



URBANISME

urbanisme

N° 6 - JUIN 1976 - 73^e ANNÉE

Propre ou usée, l'eau c'est notre métier.



Qu'il s'agisse d'une ville ou d'un village, la Société Lyonnaise des Eaux prend en main, soit totalement, soit partiellement vos problèmes d'eau.

Il faut pouvoir, en effet, transformer, distribuer, rejeter un élément que la nature nous livre. L'eau en tant que produit fini doit présenter toutes les qualités que l'utili-

sateur est en droit d'exiger. L'eau après usage doit respecter les normes qui protègent la nature de la pollution. Et ceci pour un prix modeste.

Les différentes formules de contrats mises au point par la Lyonnaise des Eaux visent à répondre aux besoins exacts de vos collectivités.

Une structure décentralisée met partout

en France des interlocuteurs responsables face aux élus locaux. Derrière eux toute la logistique de la Lyonnaise des Eaux: laboratoires, centres de calcul, bureaux d'études, etc..

Potable ou non, si vous avez un problème d'eau, n'hésitez pas à nous consulter: nos spécialistes vous feront bénéficier d'une longue expérience acquise sur le terrain.



Société Lyonnaise des Eaux

45, rue Cortambert - 75769 PARIS CEDEX 16 - Tél.: 504.30.70.

3500 spécialistes de l'eau au service des collectivités.



mensuel
28, rue des Saints-Pères
Paris-7^e

Directeur de la publication :
Jacques TANZI
Président de l'Association

Rédacteur en chef :
Olivier HALPERN
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

Assistante de rédaction :
Brigitte LEFEBVRE DU PREY

**Promotion et
administration :**
28, rue des Saints-Pères
Paris-7^e

Bulletin de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, avec la collaboration de l'Association des Anciens Elèves de l'Ecole des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saint-Pères, 75007 Paris. Tél. 280.25.33.

Abonnements :
— France 150 F.
— Etranger 150 F. (frais de port en sus)
Prix du numéro : 18 F.

Publicité :
Responsable de la publicité :
Jean FROCHOT
Société Pyc-Editions :
254, rue de Vaugirard
75015 Paris
Tél. 532-27-19

L'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie.

Dépôt légal 2^e trimestre 1976
N° 4732
Commission Paritaire N° 55.306

IMPRIMERIE MODERNE
U.S.H.A.
Aurillac

sommaire

dossier

Urbanisme et vie quotidienne	19
P. MAYET	
Associations, usagers et pouvoir	21
A. VILLARET	
L'information est un service	25
E. MALLET	
Le point de vue de l'architecte	27
A. ARSAC	
Des quartiers nouveaux pour y vivre	31
P. DUBOIS-TAINE	
Les transports dans la ville	35
J.-L. DELIGNY	
La leçon des villes moyennes	45
J. MICHEL	
Aménager l'espace	49
A. GIVAUDAN	
Le retour de la petite reine	51
M. PIRON	
Sociologie et urbanisme	55
J.-M. VOINOT	
Une politique foncière au service des collectivités locales	64
C. ROBERT	

rubriques

Qualité de la vie	66
Mouvements	71
Formation permanente	73

Couverture : Photo RAPHO

Maquette : Monique CARALLI

Palplanches Larssen-Rombas: en première ligne sur les grands chantiers.



1/ Aménagement du cours de Verdun à Lyon:
Palplanches LARSEN pour la traversée urbaine de
l'autoroute.

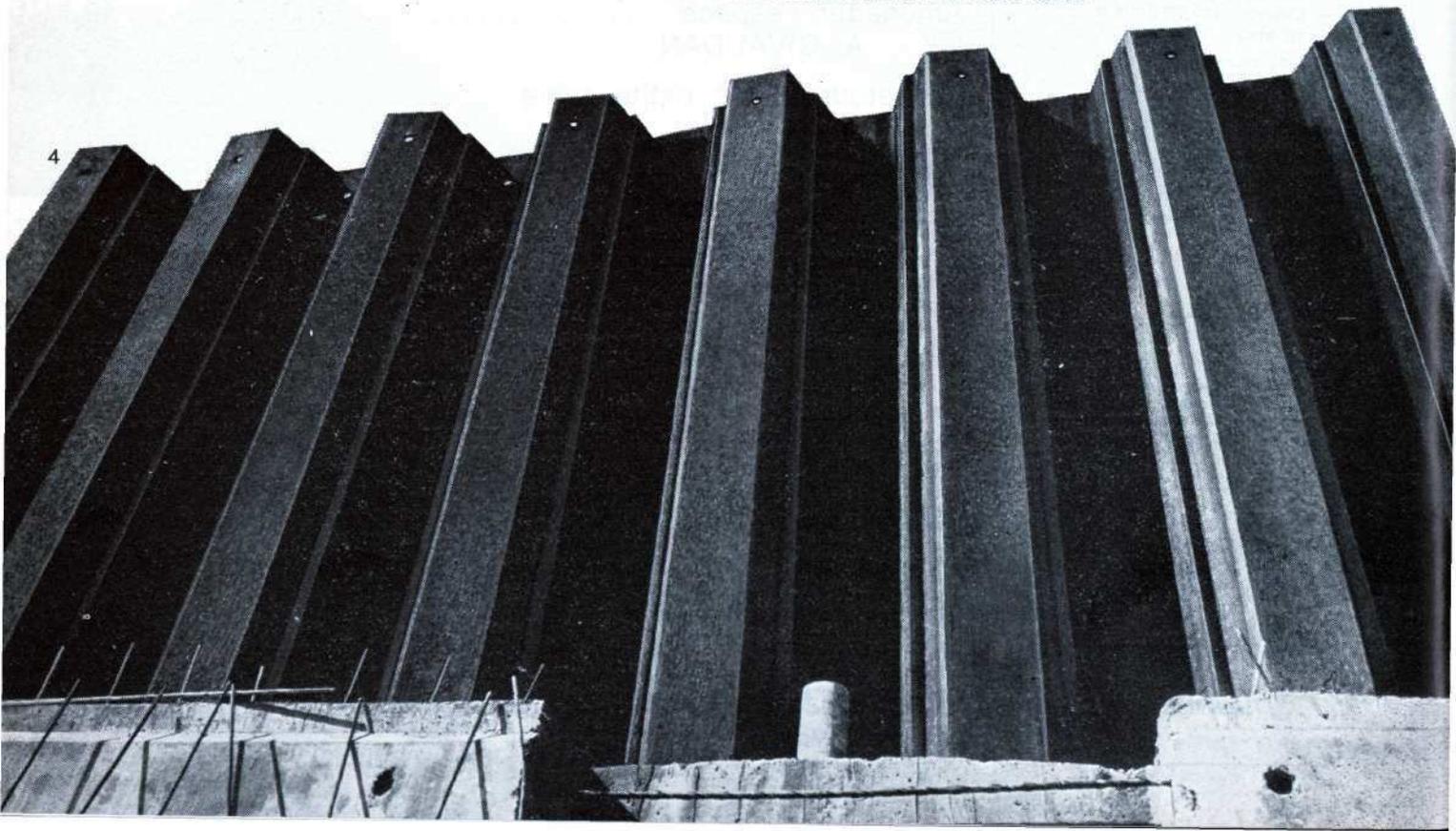
2/ Nouveau pont de l'Alma à Paris:
Batardeau en palplanches LARSEN pour la construction
de la pile en rivière.

3/ Darse 2 du Port Autonome de Marseille à Fos-sur-Mer:
7000 t de palplanches ROMBAS en gabions cloisonnés.

4/ Nouvelles écluses de l'Oise:
7 écluses de 185 m de long: 13 000 t de
palplanches LARSEN battues pour les travaux de fouille.



SACILOR Département Technique des Palplanches
57704 HAYANGE Tél. (87) 67.08.55
Agent exclusif: DAVUM 22, boulevard Gallieni
92390 VILLENEUVE-LA-GARENNE Tél. 243.22.10.





HUMANISATION DES GRANDS ENSEMBLES

INTEGRATION DES AUTOROUTES

CONSERVATION DES SITES

A VOTRE SERVICE

Moser
moser
et Cie

Une équipe d'ingénieurs horticoles
et de paysagistes D.P.L.G.,

Une longue expérience d'entrepreneurs
de jardins, espaces verts, terrains de sport

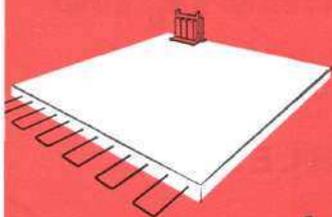
Une organisation et des moyens matériels puissants,

les végétaux de choix des Pépinières G. MOSER

le procédé

calendal

chauffage électrique par rayonnement à basse température



le procédé "CALENDAL" associe

- un câble chauffant à âme massive en **ALUMINIUM** recuit de forte section
 - rustique parce que simple et robuste,
 - rapide à poser parce que facile à raccorder et à former,
 - sûr parce que largement isolé,
- un transformateur sec abaisseur, à écran de sécurité, en bande d'**ALUMINIUM**,
 - délivrant une puissance aisément réglable,
 - avec séparation totale du réseau chauffant du réseau général,

pour un fonctionnement

- en tension de sécurité ≤ 48 V,
- en accumulation avec relance de jour ou mixte avec accumulation prioritaire dans les dalles ou les murs calorifugés,
- avec un excellent rendement de 35 W/m pour délivrer jusqu'à 175 W/m²,

sans dépasser une température en surface de 27 °C,

pour le chauffage de

- immeubles de toutes tailles, pavillons, préfabriqués ou non,
- installations scolaires, cinémas, théâtres, églises, hôtels, musées,
- locaux de services et de commerces, usines, garages,
- entrepôts de stockage, entrepôts frigorifiques,

et, avec une isolation spéciale du câble,
pour le chauffage de surfaces placées à l'extérieur

- déneigement de terrasses et de trottoirs,
- rampes d'accès de pont,
- usages agricoles...



Société de Vente de l'Aluminium Pechiney DVF/DE BP787 08 75360 Paris Cedex 08 T.766 52
bon à découper et à envoyer à l'adresse ci-dessus.

M.
Fonction :
Société :
Adresse :
Téléphone :
Télex
désire recevoir
 une documentation
sur le procédé Calendal
 une assistance
technique

G.M.F. répond à la question : Un promoteur social peut-il être un urbaniste ?

Bidonvilles et villes bidons, tristesse des ensembles bâtis, villes dortoirs éloignées des centres d'animation, villes dangereuses pour les piétons et les enfants, monotonie, ségrégation, répétition, grisaille, la qualité de la vie a disparu... C'est l'image traditionnelle des ensembles dits « sociaux ».

POURTANT DEPUIS 27 ANS, G.M.F. RELEVÉ LE DEFI :

Réconcilier l'économique et la qualité, le social et l'art de vivre : telle est son ambition de toujours.

Aujourd'hui, il veut aller plus loin encore.

Ses atouts ?

Un logement nouveau : l'ALEZAN, qui allie à la souplesse de la cellule un nombre considérable de variantes de types d'aspects ou de caractéristiques régionales. Toitures opposées ou en continuité, ruptures, décrochés de façades propres à jouer avec l'ombre et la lumière, tout concourt, dans une grande économie de moyens, à rompre la monotonie des ensembles et à créer un rythme visuel pour l'œil du promeneur. Un village G.M.F., c'est un vrai village, un VILLAGE RETROUVÉ.



ALEZAN (Nord)

L'Alezan est un projet agréé par le Ministère de l'Équipement dans le cadre du Concours organisé par le Comité National des Bâisseurs sociaux. Profil de qualité : aucune note n'est inférieure à 3.

La souplesse d'adaptation du logement aux plans de masse permet au G.M.F. de promouvoir un urbanisme sans contraintes, ouvert à la liberté, à la joie de vivre.

- A preuve — le choix délibéré des opérations de moyenne importance à proximité des centres régionaux,
- l'aménagement des espaces de verdure,
 - enfin la volonté de séparer effectivement la circulation automobile des cheminements piétonniers.

Cet aboutissement n'est pas le fruit du hasard : dans les bureaux d'études du Groupe Maison Familiale, architectes, urbanistes, techniciens ont pendant des mois étudié chaque opération, défini les solutions, expérimenté les matériaux, testé les logements sur des maquettes grandeur nature et sur des prototypes.

G.M.F. : LE BONHEUR N'EST PAS FORCÉMENT CHER !

**GROUPE MAISON FAMILIALE : Avenue du Cateau - B.P. 18 - 59405 CAMBRAI CEDEX
Tél. (20) 83.63.12 +**



JEAN LEFEBVRE

TRAVAUX ROUTIERS • TRAVAUX PUBLICS
TERRASSEMENT • ASSAINISSEMENT • VIABILITE
ENROBAGE DE TOUS MATERIAUX
BETONS BITUMINEUX • TERRAINS DE SPORTS
SOLS INDUSTRIELS : PROCEDE SALVIACIM

S.A. AU CAPITAL DE 36 135 000 F • 11, BD JEAN-MERMOZ
92202 NEUILLY-SUR-SEINE • TEL. 747.54.00

Société Armoricaïne d'Entreprises Générales

S.A. au Capital de 2 000 000 F

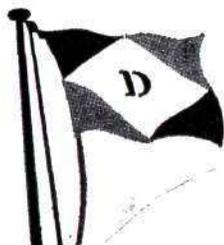
■
TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS
■

Siège social :
7, rue de Bernus - VANNES
Téléphone : 66.22.90

SFEDTP

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ENTREPRISE DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS

Tour Eve - Quartier Villon,
1, place du Sud - 92806 PUTEAUX
Tél. : 776.42.16



Travaux à la Mer
Dragages et Terrassements
Aménagements Hydro-Electriques
Barrages et Canaux - Routes
Ouvrages d'art
Assainissement et Adduction d'eau
Fondations Spéciales
Bâtiments et Usines

ENTREPRISE

BOURDIN & CHAUSSE

S.A. au Capital de 21 000 000 F

NANTES :

Rue de l'Ouche-Buron - Tél. : 49.26.08

PARIS :

36, rue de l'Ancienne Mairie
92 - BOULOGNE-BILLAN COURT - Tél. : 604 13-52

TERRASSEMENTS
ROUTES
ASSAINISSEMENT
RÉSEAUX EAU et GAZ
GÉNIE CIVIL
SOLS SPORTIFS



**INGENIERIE
POUR
L'INFRASTRUCTURE
LE BÂTIMENT
ET L'AMENAGEMENT**
MEMBRE SYNTEC

•
Siège social :

Immeuble « Le Mansard »
Place Romée-de-Villeneuve
13100 AIX - EN - PROVENCE
Tél. (91) 27.62.58

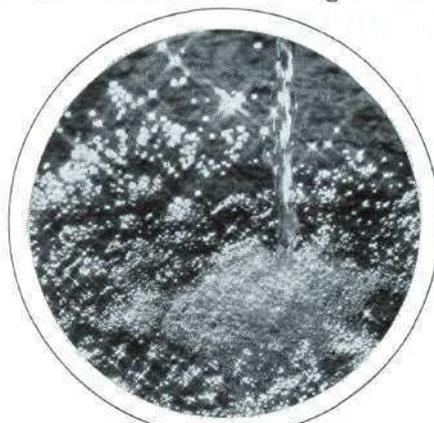
•
AGENCES :

**PARIS
NANCY
BEZIERS
VITROLLES
PERPIGNAN**



**14 DIRECTIONS RÉGIONALES,
AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS**

études, construction,
exploitation,
de services publics
de distribution d'eau potable,
d'irrigation, d'assainissement,
et d'ordures ménagères.



SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET RURAL

siège social : 5, rue de Talleyrand
75007 Paris - Tél. 551.55.79 - 550.32.11

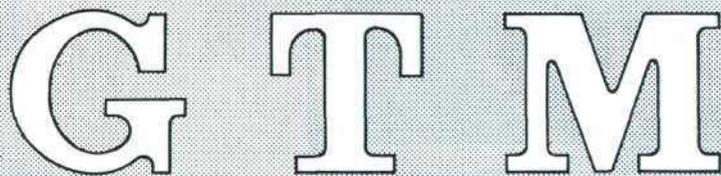


14 directions régionales
Filiales en France et à l'étranger

BAGAL Publicité - Paris - 855 Photo J. SEITZ

**AMÉNAGEMENTS HYDROÉLECTRIQUES
CENTRALES NUCLÉAIRES - CENTRALES THERMIQUES
CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES
TRAVAUX DE PORTS - ROUTES - OUVRAGES D'ART
BÉTON PRÉCONTRAIT - CANALISATIONS POUR FLUIDES
CANALISATIONS ÉLECTRIQUES - PIPE-LINES**

Groupe



Société des Grands Travaux de Marseille

61, avenue Jules-Quentin — NANTERRE (Hauts-de-Seine)
Tél. : (1) 769.62.40
Télex : GTMNTER 690 515 F

BATIMENT

TRAVAUX PUBLICS

**EXPLOITATION
DE CARRIÈRES**

**ENTREPRISE
TERRADE**

18, rue du Colonel-Denfert
71 - CHALON-SUR-SAONE
Tél. : **48.68.18**

au service des collectivités...

LA SOCIÉTÉ DES EAUX DE MARSEILLE

première entreprise régionale
pour la distribution d'eau,
l'assainissement,
la destruction
d'ordures ménagères
et de déchets industriels

Conseils techniques
Prestations de service
Affermages



SOCIÉTÉ DES EAUX DE MARSEILLE

25, rue Ed.-Delanglade
tél. : 53.41.36 - Marseille

routes □ autoroutes □ aéroports
voirie urbaine □ lotissements □ z.u.p.
infrastructures industrielles (usines nouvelles)
équipements collectifs (lycées □ hôpitaux □ etc.)
aménagements sportifs
(circuits automobiles □ stades □ etc.)
ouvrages maritimes et fluviaux
(canaux □ digues □ etc.)

société chimique de la route



1 AVENUE MORANE SAULNIER
78 140 VELIZY VILLACOUBLAY
BOITE POSTALE N°21
TELEPHONE 946 96 60



- constructions métalliques
- constructions mécaniques
- constructions nucléaires
- constructions off-shore
- aéroréfrigérants
- menuiserie métallique
- façades-murs-rideaux
- chaudronnerie-réservoirs
- ponts fixes et mobiles
- ouvrages hydrauliques
- entreprise générale

Compagnie Française d'Entreprises Métalliques

57, bd de Montmorency - B.P. 31816 - 75781 Paris Cedex 16 - Tél. 524 46 92 - Telex Lonfer Paris 620512

CFEM

Calages de machines

LANCO MORTEX 500

- Une surface de calage doit être réalisée avec précision et rapidement.
- LANCO MORTEX 500, mortier sans retrait, sans chlore ni particules métalliques, de grande maniabilité et au durcissement rapide, permet la réalisation des calages dans les conditions optimum de rentabilité.
- LANCO MORTEX 500 c'est aussi la solution pour :
 - les scellements
 - les calages de charpentes
 - les réparations de sols
 - les liaisons continues d'armatures et les jonctions d'éléments préfabriqués.

DOCUMENTATION ET
ASSISTANCE TECHNIQUE
SUR DEMANDE :

Lancofance

PRODUITS TECHNOCHIMIQUES POUR LA CONSTRUCTION
(ADJUVANTS POUR BETONS ET SOLS INDUSTRIELS)

101, rue Gallieni
92100 BOULOGNE-SUR-SEINE
Tél. 603.42.13

D.B.M.



PLUS INDISPENSABLE QUE JAMAIS !!!

Chez DAF,
nous vendons des tracteurs, des porteurs de 6 à
38 tonnes, des remorques, des semis pour les compléter.
Nous vous donnons un outil global de transport.
Nous sommes bien placés à l'achat et imbattables à l'entretien.
Nous sommes faits pour durer longtemps et en plus, nous sommes économes.
Chez DAF, nous sommes une grande famille à votre entière disposition.

DAF France S.A. 95470 Survilliers Tél. 471 92-00

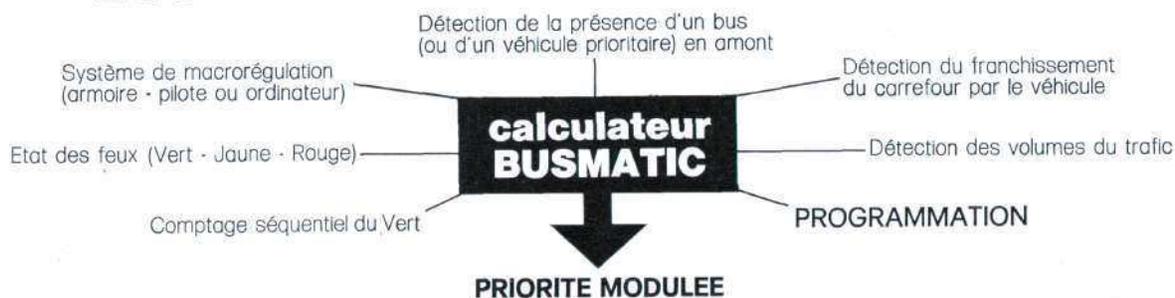
DAF

Nous voulons être la seconde marque de votre flotte.

PRIORITE AUX BUS...



BUSMATIC DONNE LE FEU VERT AUX BUS



LE CALCULATEUR BUSMATIC inventé par F. GUILLOT, Président de la SEREL-FRANCE est breveté en France et à l'étranger.

L'ACTION MODULEE du **BUSMATIC**, grâce à l'intégration des diverses informations, donne une "priorité intelligente" aux bus.

PERFORMANCES :

Diminution de 50% du nombre d'arrêts.

Diminution de 65% de la durée des arrêts.

Augmentation de 20% de la vitesse commerciale.

(Résultats homologués sur un axe de 21 carrefours par l'Administration).

REFERENCES : PARIS - LILLE - NICE - TOULON - CANNES - (TURIN en cours).

SEREL

FRANCE

Régulation urbaine et routière

38, avenue de l'arbre inférieur
06000 NICE - Tél. : (93) 80.12.50

Agences à : Paris - Nice - Cannes - Toulon
Marseille - Aix-en-Provence - Avignon - Vichy.

POUR DOCUMENTATION

PCM

Société : _____

Monsieur : _____ Fonction : _____

Adresse : _____

ou Mairie de : _____

SEREL-France - 38, av. de l'Arbre Inférieur - 06000 NICE - Tél. (93) 80.12.50



**partout en France
la qualité
c'est notre affaire**

CESTON PUBLICITARE PHOTOS S.P.A.

SYNDICAT NATIONAL DES
**PRODUCTEURS DE MATERIAUX D'ORIGINE ERUPTIVE,
CRISTALLOPHYLLIENNE ET ASSIMILES**

3, rue Alfred-Roll - PARIS 17^e - Téléphone : 754.77.64

Un tiers du sol national recèle des gisements de valeur.

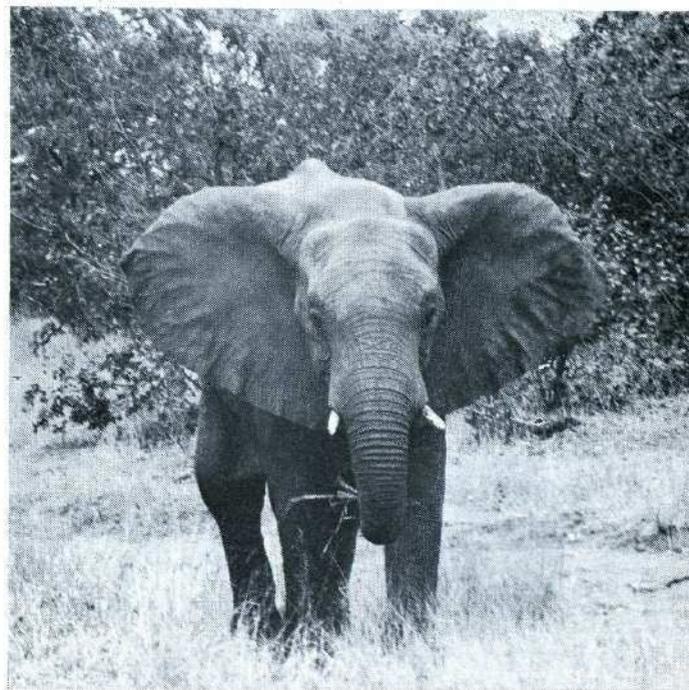


**plaisir retrouvé
grâce
à la
compagnie
générale des eaux**





Des éléphants près d'un barrage ? Une autoroute au milieu des champs de fleurs ? C'est l'Afrique du Sud.



Découvrez-la en participant au voyage d'études organisé par l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et South African Airways.

Au programme :

- Nombreuses visites de chantiers, rencontres avec des ingénieurs et techniciens.
 - Le barrage F.K. Leroux et le plus grand aqueduc du monde sur l'Orange.
 - Table ronde avec les responsables de la Chambre des Mines Sud-Africaines.
 - Chantier de construction des installations portuaires de Richard's Bay.
 - Chantiers d'autoroutes près de Capetown.
- Circuit touristique en Afrique du Sud et en Rhodésie.
 - Pretoria, capitale administrative de l'Afrique du Sud.
 - Johannesburg, ses mines d'or.
 - Le port de Durban et les plages de l'océan Indien.
 - Le Cap de Bonne-Espérance.

- Les Chutes du Zambèze.
- Safari-photo dans la réserve de Wankie.

2 semaines (17 octobre-2 novembre) : 7200 F.

Voyage aller et retour par 747 Super B de SAA, avec projection de films, musique stéréophonique*, délicieux repas, sélection de grands crus sud-africains*.

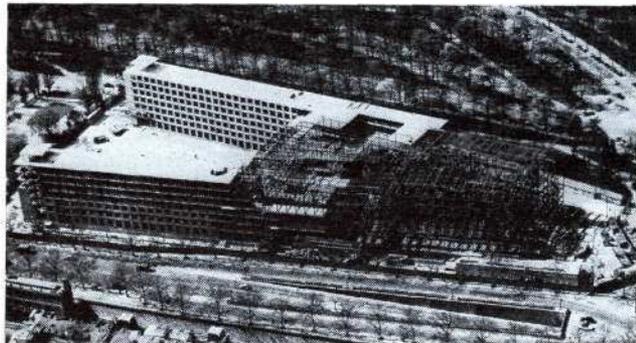
* moyennant un léger supplément.

Renseignements et inscriptions :
Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées
Tél. 260.25.33.



South African Airways
Vous êtes chez vous

**l'urbanisme aussi évolue,
avec la construction métallique,
les décisions
ne sont pas irréversibles.**



Siège permanent de l'OTAN, Porte Dauphine à Paris, au moment de sa construction. Après le départ de l'Otan, il a suffi de 3 mois pour transformer l'immeuble en Faculté (Paris IX).

Pensez Construction Métallique

et consultez gracieusement, dès l'avant-projet, les techniciens du G.I.E.



ASSISTANCE TECHNIQUE ACIER

1, rue Paul-Cézanne. 75008 Paris
Téléphone : 225 33 11 & 359 99 60

Demandez sans tarder à A.T.A.C. sa brochure d'information.

SGTE

**SOCIETE GENERALE
DE TECHNIQUES ET D'ETUDES**

S.A. au capital de 2 574 975 F

Tour ANJOU - 33, quai National
92806 PUTEAUX - Tél. : 776.43.34
Télex 620 834 PAREL

•
**ENGINEERING INDUSTRIEL
CENTRALES THERMIQUES
TRANSPORT ET DISTRIBUTION
D'ÉNERGIE
SIDÉRURGIE
GÉNIE CIVIL
OUVRAGES D'ART
TRAVAUX MARITIMES
ET FLUVIAUX
IMMOBILIER - URBANISME
TRANSPORT
ÉTUDES ÉCONOMIQUES**



forclum

société de force et lumière électriques

Centre d'Affaires Paris Nord
Bât. Ampère n° 1
93153 LE BLANC-MESNIL CEDEX
Tél. 931.42.41

•
**TOUTES INSTALLATIONS
ÉLECTRIQUES
TOUTES PUISSANCES**

**Chauffage électrique
domestique et industriel**

•
EQUIPEMENT D'USINES, DE CENTRALES
ET DE POSTE DE TRANSFORMATION
IMMEUBLES DE BUREAUX
ET D'HABITATION
HOPITAUX - UNIVERSITES
EQUIPEMENTS SPORTIFS
ECLAIRAGE PUBLIC
RESEAUX DE DISTRIBUTION
TABLEAUX - CONTROLE - REGULATION
AUTOMATISME - TELECOMMANDE

**SOCIÉTÉ ANONYME
DES ENTREPRISES**

Léon BALLOT

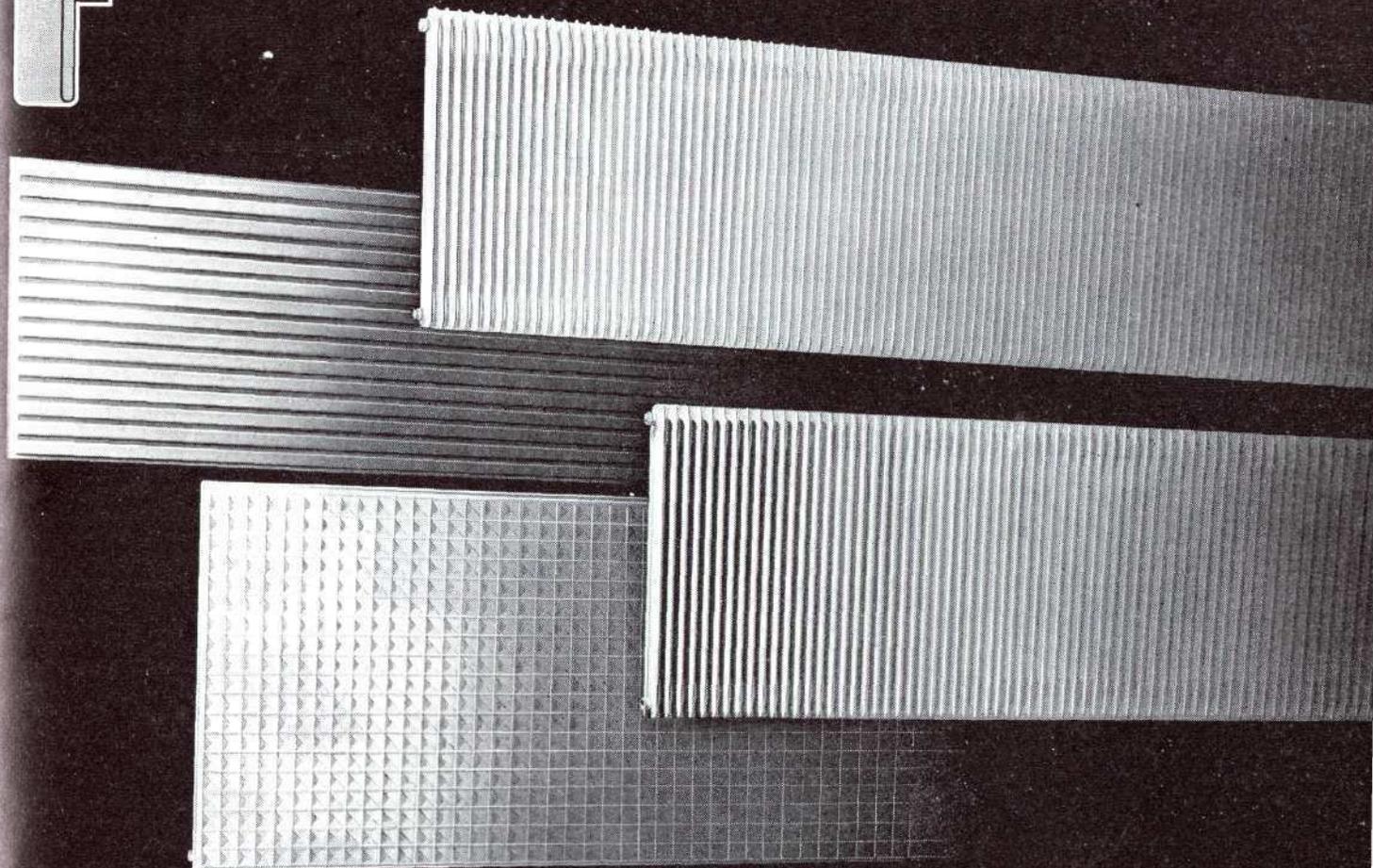
au Capital de 25 500 000 F

**TRAVAUX
PUBLICS**

155, boulevard Hausmann, 75008 PARIS



confiance.sécurité.qualité



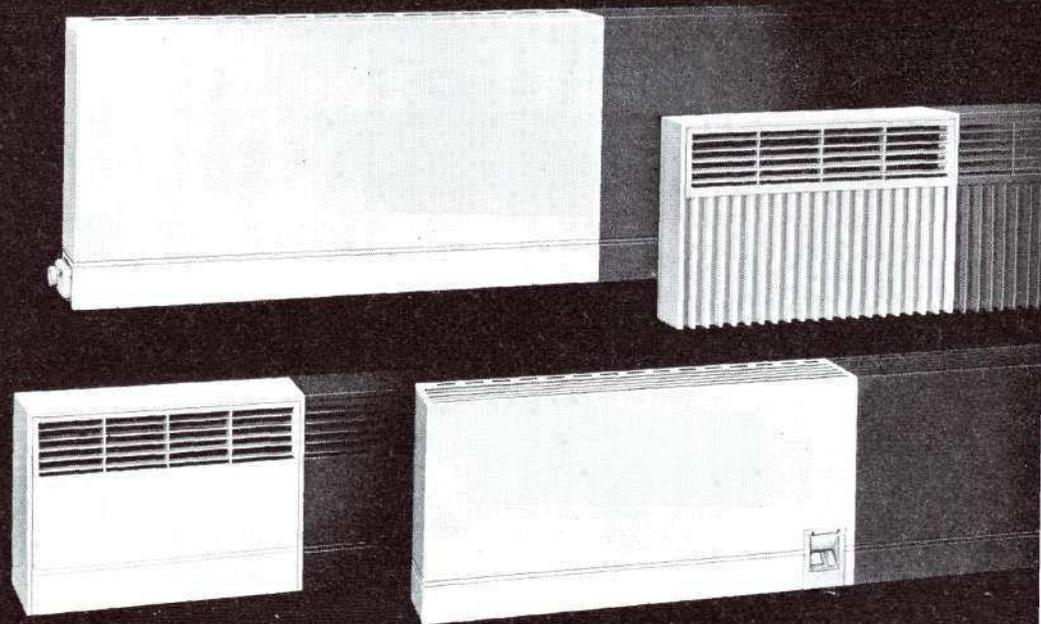
RADIATEURS **lamella**



OVELLA



CONVECTEURS



Finimetal

LA GARANTIE TOTALE D'UN GROUPE PUISSANT

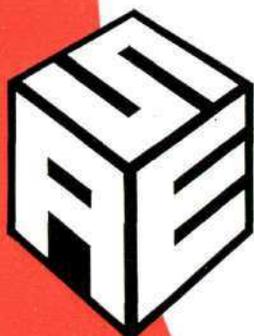
méliez-vous des imitations, exigez la marque d'origine, seule garantie par Finimetal

25 rue de Clichy, 75440 PARIS cedex 09. Tél. 280.63.05. Filiale belge FINIMETAL-EFEL, FRASNES-LEZ-COUVIN

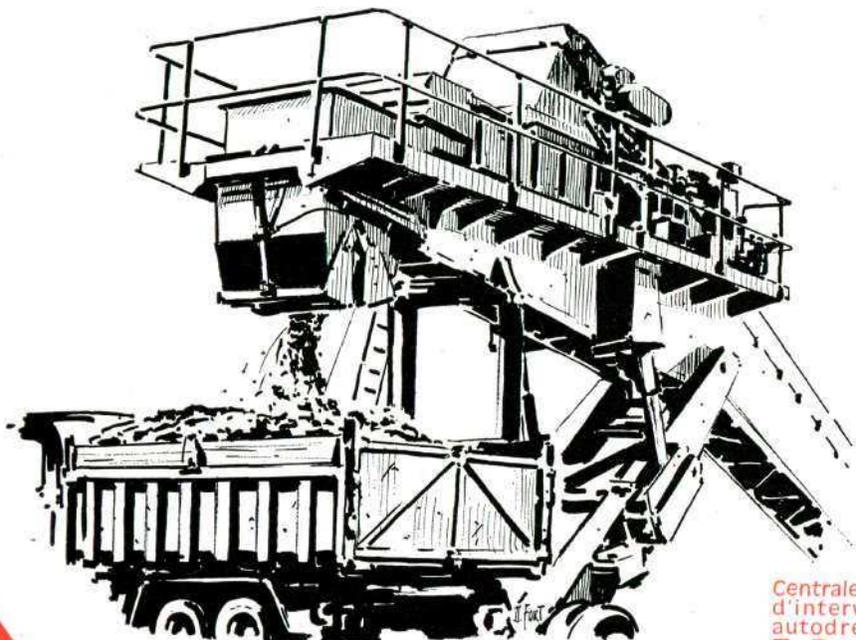
CENTRALES DE STABILISATION

CENTRALES A BÉTON

ciment
laitier
émulsion de bitume
cendres volantes
pouzzolane



MANUTENTION
DOSAGE



Centrale mobile
d'intervention
autodressable
3 D SAM
200 tonnes/h.

AUXILIAIRE-ENTREPRISES

Z. I. SAINT-BENOIT-LA-FORET
37500 CHINON

Tél. (47) 58-00-31 (lignes groupées)
Telex : AUXIENT N° 75.946



Centrale mobile 1000 tonnes/heure

SIGNALISATION LUMINEUSE

ROUTIERE — AUTOROUTIERE — VILLE — PARKING

- SOLIPLAST -

AGREMENT MINISTERE EQUIPEMENT N° 96

PANNEAUX TYPES A - AB4 - B - C - D - etc.

BORNES LUMINEUSES - PLAQUES DE RUES

REALISATIONS SPECIALES

Nombreuses références

Tarif sur demande

ROBUSTESSE - INALTÉRABILITÉ - LUMINOSITÉ

Concessionnaire exclusif :

Ets J. LEPERS - MEURISSE

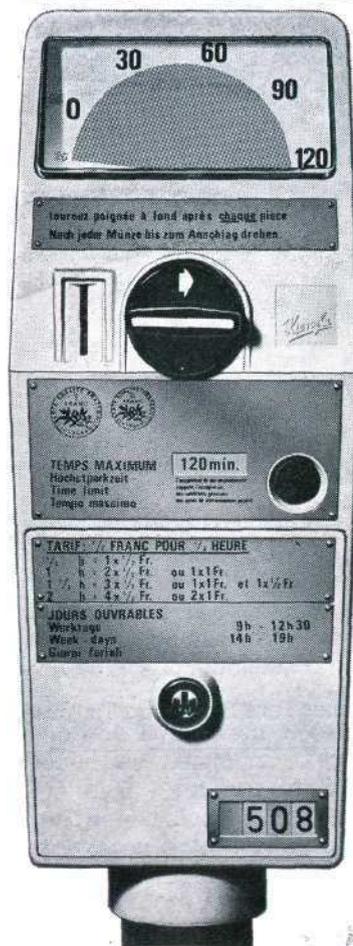
Boîte Postale n° 4

59390 LYS-LEZ-LANNOY

57, rue du Progrès

COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE

Tél. : (20) 75-27-12



L'essentiel pour une bonne exploitation

- Indications portées très clairement à l'attention de l'utilisateur
- Facilité d'emploi
- Construction fonctionnelle
- Sécurité de fonctionnement
- Sécurité contre le vol
- Facilité d'adaptation au changement :
 - de temps maximum
 - de tarifs
- Possibilités de multiples tarifications
- Rapidité de montage
- Entretien minimum et facile
- Collecte très aisée
- Amortissement rapide



tachygraphes
enregistreurs
taximètres
parcmètres

**Société d'Appareils
Kienzle - France
Zone Industrielle
8, avenue Gay Lussac
91380 Chilly - Mazarin**

Nous désirerions :

- une documentation sur le parcmètre PU 5
 une présentation du parcmètre PU 5

Nom _____

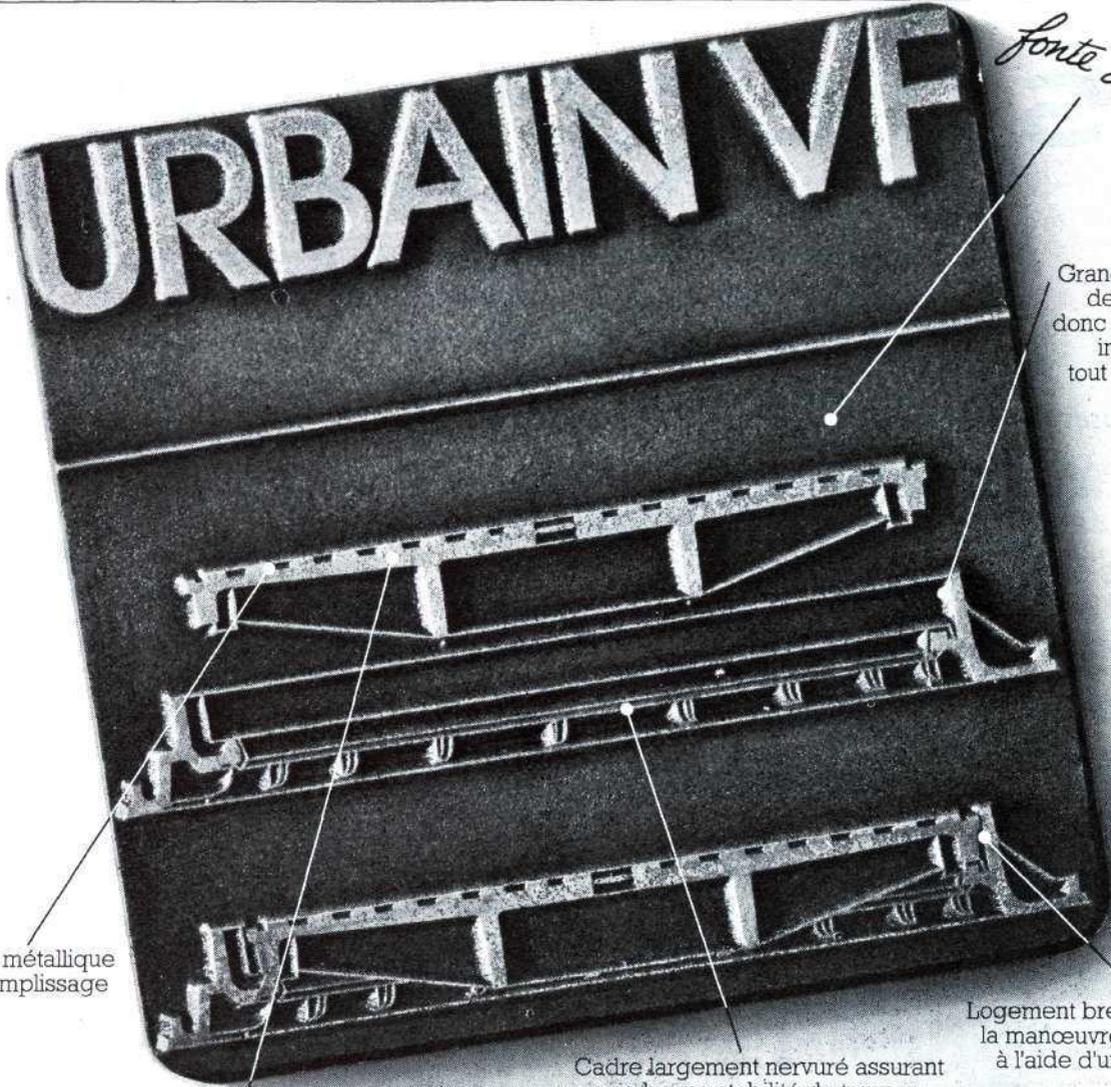
Adresse _____

Téléphone _____

Avec le nouveau Parcmètre Kienzle PU5

NOUVEAU

URBAIN VF, le regard de chaussées à grand trafic, a été choisi pour équiper le taxiway de Concorde à l'aéroport de Toulouse-Blagnac.



fonte ductile

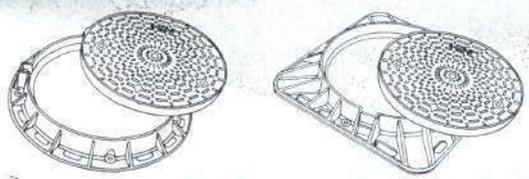
Grande précision de moulage, donc autocentrage interdisant tout mouvement latéral

Surface métallique sans remplissage

Solidité de la fonte ductile

Cadre largement nervuré assurant une bonne stabilité du tampon

Logement breveté facilitant la manœuvre du tampon à l'aide d'une pioche



52 kilos de fonte ductile dans une feuilure de 50 mm, ça tient, et c'est encore manœuvrable (article R 233/1 du Code du Travail)

LA FONTE DUCTILE, C'EST L'INTELLIGENCE DE L'ADAPTATION.

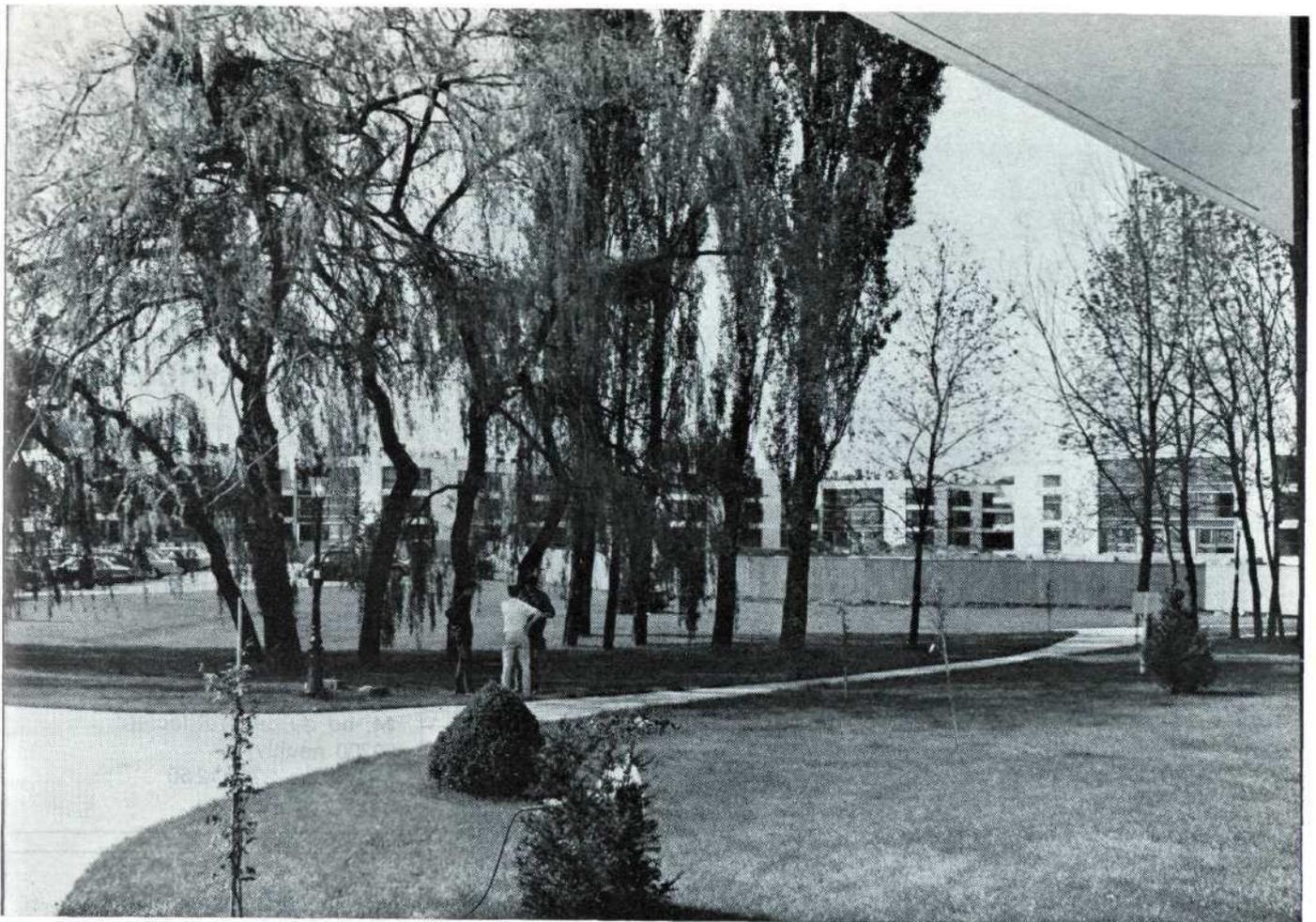


PONT-A-MOUSSON S.A.

11 agences à votre service : Bordeaux, Bourges, Caen, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Paris, Strasbourg, Toulouse.

Bon à retourner au Service Publicité PONT-A-MOUSSON S.A. 4 X 54017 - NANCY CEDEX.
Je désire recevoir une documentation sur le regard Urbain VF.

Nom _____ Société _____
Adresse _____ Téléphone _____



Un nouvel urbanisme est en train de naître...

(Photo Rapho)

urbanisme et vie quotidienne

par Pierre MAYET

Directeur de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme.

Un nouvel urbanisme est en train de naître.

Il prend trois principaux chemins : celui des habitants, celui de l'environnement et celui de la décentralisation. Ce sont trois directions convergentes qui conduisent à un urbanisme de la vie quotidienne.

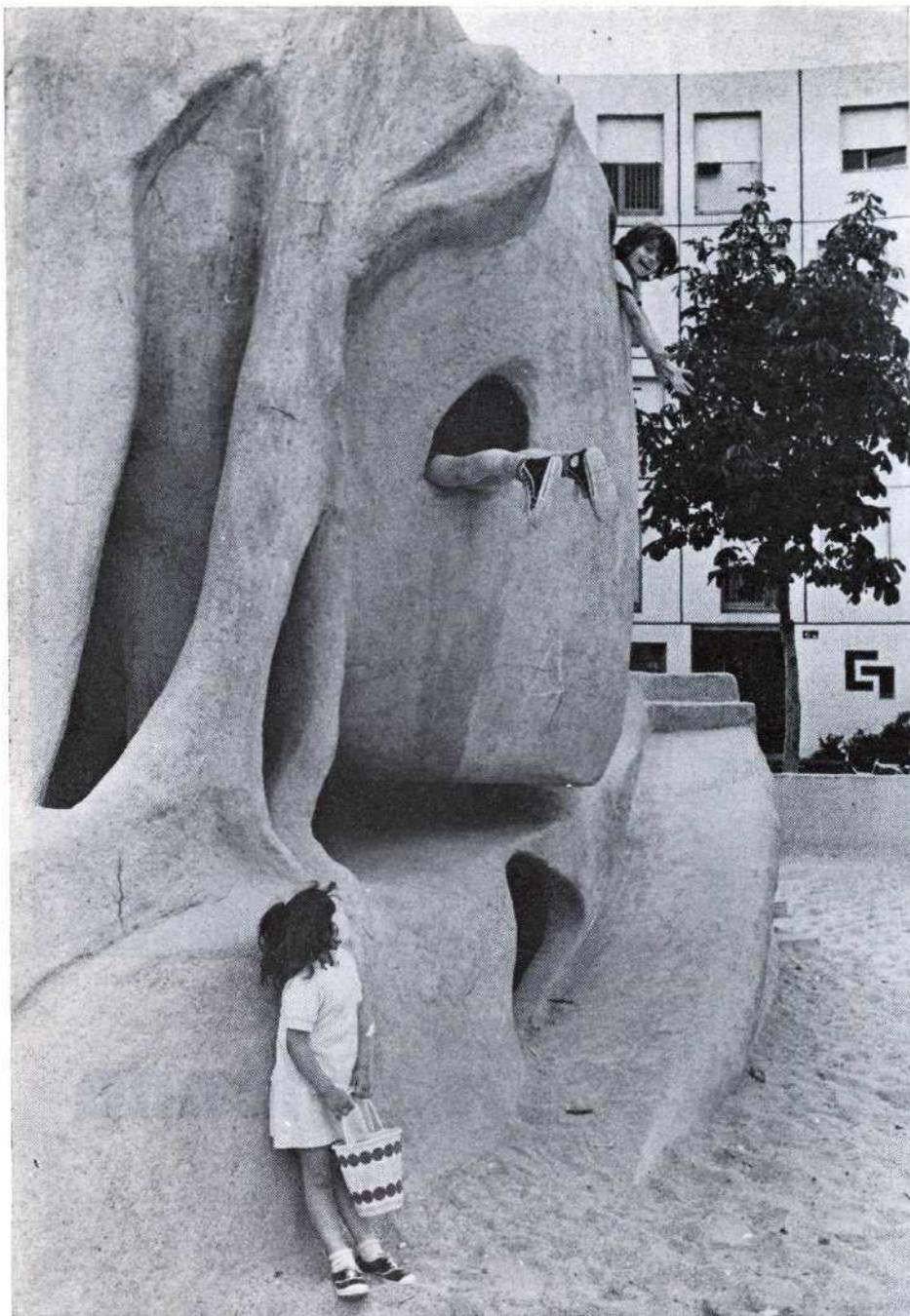
L'urbanisme doit être conçu et mis en œuvre pour les habitants. C'est une évidence qu'il n'est pas inutile de garder en permanence à l'esprit pour les traduire en acte. Nos schémas de pensée sont parfois encore trop théoriques. Notre façon d'agir

est trop technicienne. L'usager se perd dans le dédale de la réglementation. Dans ses démarches, il arrive qu'il trouve porte close. Il nous faut prendre le temps de simplifier, d'expliquer, d'informer.

L'urbanisme doit être au service de l'environnement. L'époque du gigantisme de la ségrégation, de la trop grande spécialisation est révolue. Dans l'aménagement des quartiers anciens comme dans celui des quartiers nouveaux, il nous faut trouver l'équilibre, la mesure et la variété. Urbanisme et écologie peuvent,

doivent faire bon ménage. Il nous faut réconcilier la ville et la nature, et réciproquement. Urbanisme et architecture sont complémentaires. Il nous faut trouver les voies d'une meilleure coopération.

L'urbanisme doit être décentralisé. Il est nécessaire que l'administration centrale de l'Etat conserve un rôle d'impulsion, d'arbitrage et de réglementation. Mais il lui faut alléger sa tutelle. Il lui faut passer le relais à l'administration locale et aux élus locaux. C'est la condition d'un urbanisme qui soit à la fois proche des be-



conçu et mis en œuvre pour les habitants.

(Photo Rapho)

soins des habitants et élaboré de façon démocratique.

Réforme foncière, réforme de l'urbanisme, Fonds d'aménagement urbain, décrets, arrêtés, directives, circulaires : les textes législatifs et réglementaires ne manquent pas depuis quelques mois. Ils reflètent l'évolution de la nouvelle politique de l'urbanisme. Ils sont nécessaires, mais non suffisants. L'urbanisme sera de plus en plus, et au-delà des textes, une pratique, un savoir-faire. L'exemple des villes nouvelles, des villes

moyennes, ou de l'actuelle mise au point des documents d'urbanisme (schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme et plans d'occupation des sols) sont autant d'illustrations concrètes.

La tâche à laquelle nous convie le nouvel urbanisme est considérable, difficile, passionnante. Elle requiert à la fois ambition et détermination pour l'aborder, humilité et patience pour la mener à bien.



enlèvement
et évacuation
d'ordures ménagères
et déchets industriels

balayage mécanique
de la voirie

location d'autocars

location de véhicules
industriels

réseau locamion

siège social
14, bd du général leclerc
92200 neuilly
téléphone : 758 12 50
télex : 620891



BLACKWOOD HODGE

distribue en France



Dumpers : de 17 t à 150 t
Chargeuses s/pneus : de 2,5 m³ à 7 m³
Bulldozers : de 225 ch à 370 ch
Scrapers : de 15,3 m³ à 35 m³

NCK Ransomes & Rapier

Pelles à câbles
(dragline/bulbe) de 800 t à 3000 t
Grues sur chenilles de 20 t à 110 t

RayGo

Compacteurs vibrants
de 2,13 m à 4,26 m 12.250 kg à 27.220 kg
Stabilisatrices de sol
largeur de coupe : 2,44 m à 0,41 m
Compacteurs pied de mouton
avec ou sans lame bull.

Koehring S.A.
Groupe BLACKWOOD-HODGE

La Boursière (F) R.N. 186 Tél. : 630.10.40
92357 Le Plessis-Robinson Télex : 270.644

tous matériels aux normes françaises



associations, usagers et pouvoir

par A. VILLARET

Directeur départemental de l'Équipement du Var.

Le développement du fait associatif en France est une évidence. En dix ans, les associations ont fait un apprentissage assez remarquable à la contestation et ont acquis une efficacité, une rapidité d'intervention et une persévérance qui les rendent souvent redoutables.

Il est difficile et assez vain de classer les associations en catégories. Le droit d'association étant libre en France, il y a autant d'associations que de cas particuliers.

Il y a les associations de ceux qui veulent pratiquer ensemble leur passe-temps favori. Ce sont : la joyeuse pédale, le Club des aquariophiles, les joueurs de pétanque, les amis de Spirou, etc... C'est naturel et sympathique, et le pouvoir n'entend parler d'elles que pour les inévitables subventions.

Les lacunes ou la complexité des systèmes administratif et juridique français font que certains groupes de citoyens trouvent intérêt à s'associer pour mieux faire comprendre leur spécificité et mieux résoudre leurs problèmes. Ces groupes sont généralement homogènes. Ce sont par exemple les handicapés moteurs, les Varois à Paris, etc...

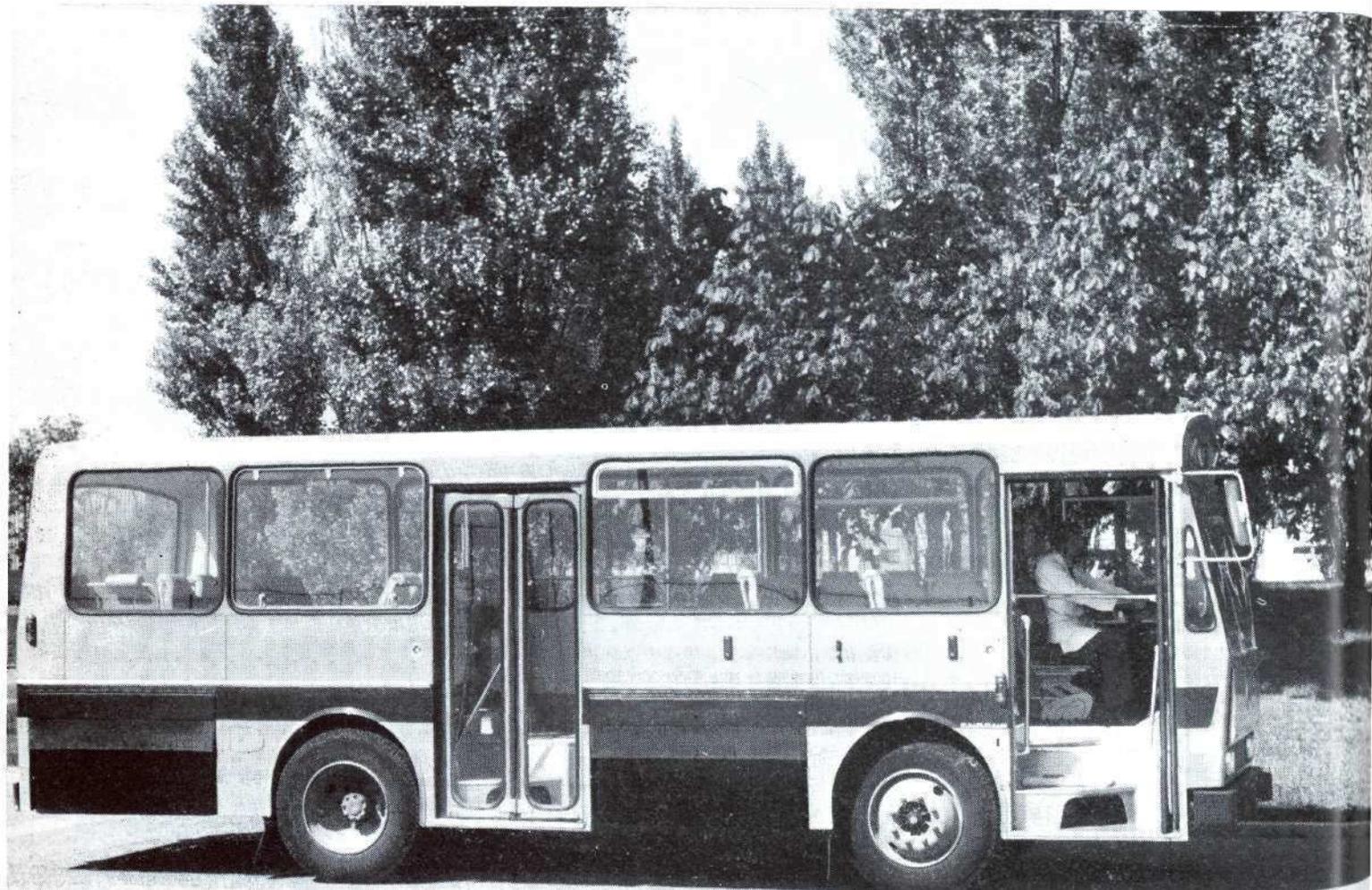
Certaines associations naissent de la générosité et de la sincérité d'un nombre restreint de citoyens face à un problème qu'ils jugent important — c'est par exemple la fondation B.B. pour la protection des bébés phoques.

La décision de réaliser un ouvrage public (et quelquefois privé) entraîne presque systématiquement la constitution d'une association à caractère éventuellement défensif. Il s'agit de défendre les intérêts de ceux qui sont susceptibles d'être touchés par l'ouvrage et si possible de faire modifier l'implantation de l'ouvrage. L'ouvrage une fois créé, l'association disparaît.

Il arrive parfois que les hommes qui animent de telles associations, par définition fugitives, prennent goût à ce mode d'action et maintiennent en vie leur association pour éviter que de telles « erreurs » ne se renouvellent pas. On élargit alors le champ d'action et on se transforme en association de vigilance sur un thème plus ou moins précis ou sur une portion de territoire. On trouve là les associations de quartier et les associations pour la défense de l'environnement, de la nature, de la qualité de la vie.



L'électricité contre la pollution OU EN EST L'AUTOBUS ELECTRIQUE ?



Photothèque EDF - Cliché M. Brigaud

Le principal atout du véhicule électrique est son absence totale de pollution, son handicap essentiel, sa faible autonomie. Aussi pour l'instant, l'application du véhicule électrique est limitée à certains créneaux d'utilisation : déplacements en enceinte privée, collecte des résidus, petits transports de marchandises et surtout transports publics en milieu urbain.

En effet, l'autobus électrique se déplace principalement en milieu urbain, où il est souhaitable de réduire la pollution.

La distance parcourue chaque jour est constante, donc la capacité des batteries peut être adaptée en conséquence, avec possibilité d'utiliser plusieurs jeux.

LES PROGRES DE LA TECHNIQUE

Au cours des dernières années, les composants des véhicules électriques : batteries, moteurs, commandes, ont été sensiblement améliorés.

La durée de recharge d'une batterie qui était de 12 heures, peut, d'ores et déjà, être rame-

née à 5 heures et des études sont très avancées pour obtenir une recharge en 1 heure seulement.

Lorsqu'il s'agit d'autobus circulant en ville, on peut concevoir que l'exploitant possède plusieurs véhicules et des batteries de recharge. Or, il suffit de quelques minutes pour effectuer, avec les moyens modernes existants, l'échange des batteries d'un autobus.

En ce qui concerne les moteurs électriques, ils ont fait d'énormes progrès ces dernières années sur le plan du coût et de la fiabilité.

L'AUTOBUS ELECTRIQUE EN FRANCE

Depuis 1972, des autobus électriques construits par la SOVEL ont été expérimentés.

Une première génération de bus, dits AS9, pouvant transporter 20 personnes, ont circulé en 1972 et 1973, à Brest, Calais, Saint-Quentin-en-Yvelines, Evry, Clermont-Ferrand et Vitte, parcourant un total de 26 300 km.

Les résultats de cette première expérimentation ont permis de mettre au point une nouvelle génération d'autobus, dits 3T 1, pouvant transporter 50 personnes.

Six véhicules de ce type ont été réalisés ; après avoir été expérimentés à Dijon et à Grenoble pendant 5 mois, ils ont circulé plusieurs mois à Nancy, Saint-Quentin-en-Yvelines, Evry et Marne-la-Vallée. A Tours, une ligne nouvelle est équipée entièrement depuis le début de l'année.

A mi-charge, les performances sont de 60 km/h sur sol plat et l'autonomie sur route, sans arrêt et à 100 % de décharge de la batterie, s'élève à 180 km.

Mais il est bien évident que les performances varient suivant le profil du parcours et les conditions d'exploitation.

A Evry, le bus électrique a été utilisé en remplacement d'un véhicule classique, sur une ligne circulaire desservant le centre de la ville et la gare S.N.C.F.

Les mesures effectuées pendant les périodes de pointe ont conduit aux résultats suivants :

- vitesse moyenne commerciale : 17,6 km/h,
- autonomie à 80 % de décharge : 81 km.

Ces performances devraient s'accroître très rapidement, compte tenu des améliorations constantes apportées au matériel utilisé.

Je ne m'intéresserai ici qu'aux deux dernières catégories d'associations, celles que j'ai appelées associations de défense et associations de vigilance.

Toute personne touchée dans ses biens propres ou susceptibles de l'être par un ouvrage public a donc intérêt à se grouper avec ceux qui sont dans la même situation. La représentativité est donc généralement excellente.

Pour différentes raisons, il n'en est pas toujours de même dans les autres associations. Dans le domaine de l'environnement, il y a souvent mélange d'intérêts individuels et d'intérêts collectifs et les qualités pour défendre les uns ne sont pas forcément les mêmes que celles pour défendre les autres.

De plus, lorsque seuls les intérêts collectifs sont en jeu, les bonnes volontés ne se mobilisent pas facilement et l'on n'a pas toujours les hommes aux qualités intellectuelles et morales indiscutables pour donner aux associations le rayonnement indispensable à leur crédibilité.

A l'heure où va se poser au gouvernement le problème de l'agrément permettant à certaines de se porter partie civile, on peut s'interroger sur les critères du choix. Comment distinguer une « bonne » d'une « mauvaise » association ?

Le critère de la durée de l'existence est intéressant. Est-il suffisant ?

La reconnaissance d'utilité publique est manifestement un critère beaucoup trop restrictif. Certains parlent plutôt de « rayonnement ». Comment se mesure-t-il ?

La couleur politique pourra-t-elle rester longtemps absente du choix ?

A l'opposé, l'affiliation à un parti politique n'est-il pas un moyen d'opérer un tri sérieux ?

Beaucoup de questions pour l'instant sans réponse...

Les associations aident-elles à la clarté des débats démocratiques ?

La prise d'une décision suit un mécanisme assez complexe qui met en jeu de nombreux acteurs.

L'initiative même de la réalisation n'est le monopole de personne. Certes le décideur, de par ses responsabilités, doit veiller à ce que

l'ouvrage soit réalisé en temps opportun et doit donc susciter les initiatives. Il doit être suffisamment à l'écoute de la population pour en sentir les besoins et les aspirations. Déjà, dans cette phase préalable, les associations veulent être le plus souvent possible à l'origine des décisions, elles veulent avoir le droit d'initiative.

Vient ensuite une phase plus ou moins longue où le problème est étudié et toutes les variantes analysées.

Dans de nombreux cas, qui sont maintenant du domaine du passé, le décideur comparait plusieurs variantes et les analysait suivant quelques critères. Sa décision était ensuite soumise à l'enquête publique (ou à la connaissance du public).

Une première « victoire » des associations a été de montrer qu'il ne suffisait pas de comparer **plusieurs variantes** mais qu'il fallait les comparer **toutes**, le même que l'analyse devait porter non sur **quelques** critères mais sur de **très nombreux** critères. La contestation a en effet surgi au moment des enquêtes publiques (ou après), obligeant parfois le décideur à remettre en question son propre choix.

Actuellement l'objectif nettement affirmé des associations est de participer au processus d'analyse, c'est-à-dire au processus de choix.

Elles ne veulent plus être en bout de la chaîne, appréciant les décisions dans un cadre défini par la loi ; elles veulent être mêlées étroitement au choix des variantes, à la définition des critères et à leur pondération, bref, elles veulent donner en quelque sorte leur aval aux décisions avant que celles-ci ne soient prises définitivement. Jusqu'à quand ?

Je vois souvent m'arriver des demandes de permis de construire qui ont reçu un avis favorable de l'association de défense locale...

Cette participation aux décisions est-elle le but ultime des associations ? Rien n'est moins sûr.

Je connais une association créée pour la défense de la pollution d'une rivière, qui a d'ailleurs fait un travail tout à fait remarquable, et qui revendique maintenant la **gestion** de la rivière, c'est-à-dire le pouvoir de décision.

Les représentants des associations des habitants de plusieurs grandes villes ont réclamé, le 15 mai 1976, le droit de participer à la gestion des équipements et de contrôler la réalisation des projets.

Cela va donc très loin et préfigure indiscutablement le troisième pouvoir, le pouvoir des usagers, qui veut s'insérer dans le jeu classique entre le pouvoir politique et le pouvoir administratif.

Il est évident que cette évolution tient essentiellement à l'insatisfaction de nos concitoyens sur les méthodes actuelles de prise de décision.

La centralisation excessive de notre système administratif rejaille sur les méthodes d'information : l'information « descend » du pouvoir vers les usagers, sous une forme souvent abstraite et ésotérique, toujours orientée.

L'écoute de l'usager se fait mal. L'information ne remonte pratiquement jamais.

L'usager est alors sceptique sur l'information qu'il reçoit et sur l'authenticité des débats publics organisés par le pouvoir.

Bon nombre d'expositions organisées par les municipalités sur les plans d'occupation des sols se sont révélées inutiles car elles reflétaient trop une information paternaliste, sans débat véritablement démocratique. Elles n'empêcheront nullement les usagers de manifester bruyamment leur insatisfaction, plus tard et sous d'autres formes originales.

Il ne faut pas cependant sous-estimer la difficulté d'organiser un « vrai » débat démocratique.

Le fait qu'une association existe ne signifie pas qu'elle soit représentative de la majorité des intéressés. Il est toujours plus facile de nous manifester lorsqu'une décision nous touche individuellement que lorsqu'elle nous satisfait sur le plan collectif.

Une enquête publique sur un tracé d'autoroute ou l'emplacement d'une centrale nucléaire a toujours fait apparaître beaucoup plus d'opposants que de partisans...

Il est en outre plus difficile de mettre en balance le bonheur futur et l'inconvénient immédiat. La démonstration véritable n'existe jamais qu'a posteriori.

Quand bien même le débat démocratique est possible, seule une minorité y participe. Cela tient à la difficulté de sortir de chez soi, à l'inaptitude au débat, au scepticisme même du débat, au barrage du langage et de la culture. Certes, la sincérité, l'ouverture et l'efficacité des débats peuvent conduire les réticents à y participer, élargissant du même coup la valeur des conclusions.

Certains pays sont plus en avance que le nôtre dans cette participation collective.

Ce serait aussi une illusion de croire que l'organisation d'un débat public facilite le règlement d'un problème.

Il faut admettre au contraire l'existence de conflits irréductibles entre les différents acteurs, que ce soit pour des motifs sociologiques, que ce soit pour des motifs idéologiques ou politiques.

Dans une économie moderne comme la nôtre, les décisions d'intérêt collectif atteignent inévitablement des intérêts particuliers.

Cette dualité apparaît dans le débat et il serait vain d'obtenir un consensus général. Quand on l'obtient, c'est parfois au détriment de l'intérêt général.

J'ai en mémoire un plan d'occupation des sols d'une ville importante qui contenait au départ quelques actes volontaristes non négligeables. Après passage au laminoir des comités de quartier, il n'est plus resté grand'chose. Seul le prolongement des tendances actuelles..

S'il est donc fondamental que les associations et le public puissent s'exprimer, ils ne doivent pas se substituer au décideur. Celui-ci doit chercher à obtenir l'écoute des citoyens, par l'intermédiaire des associations. Il doit organiser cette écoute, ce qui n'est pas un mince travail.

Il ne doit pas abandonner le pouvoir de décision qu'il détient du suffrage universel et que seul celui-ci peut lui retirer.

Si une association quittait ce rôle de porte-parole et de contestation pour prendre celui du décideur, les autres, les mal aimées, celles qui n'auraient pas été choisies, se chargeraient de contester ses décisions, et on serait ramené au cas précédent...

Les parlementaires, élus locaux pour la plupart, ont senti un danger dans l'institutionnalisation des associations pour l'élaboration des documents d'urbanisme, car l'urbanisme est en grande partie leur affaire et ce serait mettre en cause leur pouvoir de décision.

Par contre, les grandes opérations susceptibles de porter atteinte à l'environnement et au cadre de vie étant essentiellement des opérations d'Etat (autoroutes, centrales nucléaires, grandes lignes électriques, etc...), les élus locaux se sont sentis plus près de leurs citoyens que du pouvoir décideur et ont proposé d'eux-mêmes aux associations ce qu'ils avaient refusé dans le domaine de l'urbanisme.

On ne peut que se féliciter que les citoyens, organisés en associations, jouent un rôle de censeur aux décisions du pouvoir, un rôle de « poil à gratter », et réclament de vrais débats démocratiques puisque, après tout, il s'agit d'affaires importantes touchant à leur cadre de vie.

Mais on doit savoir que, plus les associations deviennent fortes, plus les débats sont complexes, plus les décisions sont difficiles à prendre et plus donc le pouvoir de décision doit être fort.

En bref, il faut apprendre à se gratter... ■

L'information est un service

par Etienne MALLET

Chargé de mission à la Direction de l'Aménagement foncier et de l'Urbanisme.

Informé est devenu un impératif... catégorique. Il sera de moins en moins possible, et bientôt plus du tout possible, d'aménager, de construire ou de réglementer sans une large et vraie information. Auprès des personnes directement concernées, mais aussi auprès de tous les autres habitants.

Un « droit au savoir » s'est affirmé au fil des dernières années dans les domaines qui concourent à façonner le cadre de la vie quotidienne. Il serait vain d'aller à contre-courant. La politique de l'aménagement elle-même évolue. Elle prend en compte davantage les préoccupations d'environnement. Elle s'attache à faire prévaloir la qualité et pas seulement la quantité. Elle s'efforce de répondre aux besoins tels qu'ils sont vécus quotidiennement. Dans cette quête, les responsables ont tout à gagner, à ne pas négliger les apports que peuvent fournir, grâce à leurs critiques ou leurs suggestions, des usagers convenablement informés. C'est dans l'intérêt même d'un urbanisme, que l'on souhaite désormais à l'« échelle humaine ».

Les voies que l'administration peut utiliser pour informer la population sont très variées. Mais trois grands principes peuvent inspirer son action :

- 1) se faire comprendre ;
- 2) se donner dans ce but quelques moyens qui l'aideront ;
- 3) se méfier des remèdes miracles.

Simplicité et clarté

Il n'est souvent guère possible de simplifier la réglementation elle-

même, encore que davantage d'efforts pourraient être faits en ce sens. Mais rien n'empêche d'accompagner un texte administratif relatif à une décision ou à une réglementation d'une note explicative, accessible aux non spécialistes. Ainsi, peut-on dans une exposition organisée à l'occasion de la mise à l'enquête d'un plan d'occupation des sols, afficher non seulement la réglementation officielle du plan, mais aussi une brève notice rédigée en termes compréhensibles pour le grand public. Pour ces sujets ou pour d'autres, on peut aussi avoir recours à la brochure de vulgarisation, à l'audio-visuel ou à la maquette (une image remplace avantageusement un long laïus). Mais dans tous les cas, les textes diffusés doivent être courts, simples, clairs et être nourris d'exemples concrets. A cet égard, les sigles, qui vont bientôt transformer le langage de l'urbanisme en code ésotérique, devraient être systématiquement pourchassés, et remplacés par leur intitulé complet ou par des dénominations plus parlantes.

Pour se faire comprendre, il faut aussi s'y prendre à temps. Un projet rendu public quelques jours ou quelques semaines avant sa mise en application rencontrera d'autant plus d'incompréhensions qu'on n'aura pas eu le loisir d'expliquer assez longuement le cadre général dans lequel il s'inscrit, d'exposer les raisons qui le justifient. Une information préalable, pendant plusieurs mois si cela est nécessaire, est autant, sinon plus, indispensable que l'information sur le projet officiel une fois mis au point. Dans cette phase de l'information préalable, et chaque fois que cela est possible, on aura avantage à mon-

trer qu'il existe plusieurs variantes possibles afin d'alimenter le débat avant que soit retenue la solution définitive.

Pour se faire comprendre, il faut enfin parler directement aux intéressés. Il peut s'agir d'une réunion débat, ou d'une conférence ouverte au public et à la presse. Il peut s'agir d'une descente sur les lieux où est envisagé le projet, assorti par exemple d'une rencontre avec les associations d'habitants. Trop souvent, l'administration se contente d'informer depuis ses bureaux et néglige le contact direct avec les habitants là où ils vivent, et là où on va modifier leur cadre de vie.

Savoir écouter

Parmi les moyens que les administrations locales ou nationales doivent se donner ou demander pour accomplir leur mission, il y a le service d'information. Ce service animé par un chargé de l'information a un double rôle d'émetteur et de récepteur. Son rôle « d'émetteur » est de mettre au point tous les textes ou d'organiser toutes les manifestations destinées au public. Il est aussi de faciliter les démarches des usagers, de les orienter vers les personnes qualifiées, de répondre ou faire répondre à leurs demandes. Il est de faire en sorte que le secret soit l'exception. Son rôle de « récepteur » ou « d'écoute » est de se faire l'écho des remarques ou des doléances du public pour les répercuter auprès des responsables. A cet égard, il est un trouble fête, un aiguillon qui en permanence sensibilise l'administration aux besoins des usagers, l'incite à modifier son



Informer la population des avantages d'une zone de circulation piétonne.

comportement ou ses décisions en conséquence. Mais le service de l'information ne doit pas faire écran entre le public et les fonctionnaires. Sa mission est bien davantage de faire en sorte que chaque responsable intègre à son domaine de compétence la dimension de l'information, et au besoin, l'assume lui-même.

L'aménagement de bureaux d'accueil est un autre moyen. Pour qu'ils soient vraiment accueillants, il ne suffit pas d'installer un joli sourire entouré

de plantes vertes dans un local de la direction départementale. On peut envisager aussi des antennes décentralisées dans les quartiers ou les cantons pour éviter aux habitants de trop longs déplacements. On peut prévoir des heures d'ouverture après les heures de travail jusqu'à vingt heures, ou le samedi matin.

Un autre moyen serait de prévoir obligatoirement dans le budget de chaque opération d'aménagement (une zone d'aménagement concerté

ou une opération de restauration urbaine par exemple) un pourcentage réservé à l'information. On pourrait se fixer la même contrainte pour les autres actions ayant des incidences sur le public (plan d'occupation des sols, conseil architectural, etc...).

La ville n'est pas une savonnette

Il n'y a pas de remèdes miracles dans le domaine de l'information. Les moyens doivent être adaptés en fonction des situations locales, des publics que l'on veut toucher, des projets que l'on veut lancer. L'information doit coller aux réalités locales. C'est pourquoi, il est important et souvent opportun, d'associer étroitement aux actions d'information les élus locaux. Pour toutes les actions qui ne relèvent pas de la seule responsabilité de l'Etat, l'administration devrait même se contenter d'apporter son concours technique et financier et laisser les collectivités locales prendre en charge la responsabilité de l'information. Dans certains cas, l'administration pourrait aussi associer à ses actions d'information des organismes professionnels ou des associations d'habitants.

On ne « vend » pas un plan d'urbanisme ou un projet d'aménagement comme une savonnette. Le cadre de vie fait jouer chez l'habitant des motivations infiniment plus complexes et plus subtiles que celles du consommateur d'un produit commercial. Les techniques du marketing et de la publicité commerciale sont donc à manier avec précautions, sinon à proscrire. Les méthodes de la propagande, ou de l'information-alibi (pour faire avaler une mauvaise pilule on l'entoure de chocolat) risque pour les mêmes raisons de faire long feu. Mieux vaut compter d'abord sur ses propres forces plutôt que de faire appel trop systématiquement à des spécialistes extérieurs. De façon générale, l'information est moins une science qu'un état d'esprit, moins une théorie qu'une pratique de bon ton, moins une technique qu'un service.

le point de vue de l'architecte

par A. ARSAC

Ingénieur, Urbaniste, Architecte.

Il n'est pas simple d'écrire sur le rôle que pourraient avoir les architectes dans le domaine de l'urbanisme, et en un temps où les architectes semblent contestés dans leur sélection et leur formation, dans la définition de leur domaine d'activité, dans leur statut et dans leur rôle, dans leur existence même.

Les architectes ne sont peut-être pas les seuls à être mal dans leur peau. Il n'est peut-être pas sans intérêt de noter que jamais l'homme ne s'est senti aussi inquiet qu'aujourd'hui, alors même que jamais il n'a été aussi puissant en argent, en organisations, en techniques.

Puissance telle que l'action de l'homme sur le monde atteint le niveau planétaire et que demain peut-être, volontairement ou non, nous allons tout faire sauter.

Il convient d'être prudents.

Le poids de certains ministères chargés de prendre des précautions « culturelles » augmente chaque jour. On crée un Ministère de la Qualité de la Vie... Pourquoi pas... ?

Mais on peut se demander si le renforcement et la multiplication des organismes peut être une médecine suffisante et si ce n'est pas surtout et d'abord au niveau des hommes que se pose et que doit être résolu le problème. C'est à leur prudence qu'il faut faire appel, en employant le mot prudence dans son sens ancien qui évoque à la fois la prévision et la sagesse et qui paraît assez bien convenir, pour ce qui est de la

construction et plus encore de l'Urbanisme, de l'Aménagement.

Nous touchons là à la métaphysique, c'est-à-dire — au sens étymologique — à ce qui vient après la physique mais qui, semble-t-il, ne saurait s'y réduire. Nous y reviendrons tout à l'heure, après avoir parlé quelque peu de physique, ou de pataphysique, cette déviation de la science et de la technicité contre laquelle devraient être les premiers à lutter ceux dont le recrutement et la pré-formation sont de caractère surtout scientifique, tout particulièrement mathématique, et donc les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Ce n'est pas contre la science et la technicité que nous nous élevons mais contre les monstruosité du scientisme et de la technocratie.

Galilée s'était laissé aller à proclamer que la Nature s'écrit en langage mathématique. Descartes déjà faisait d'assez sérieuses réserves quant à l'universalité de sa méthode, et, très explicitement, il en excluait politique et religion, prudence que n'ont pas eus d'ailleurs tous ceux qui se réclament de lui.

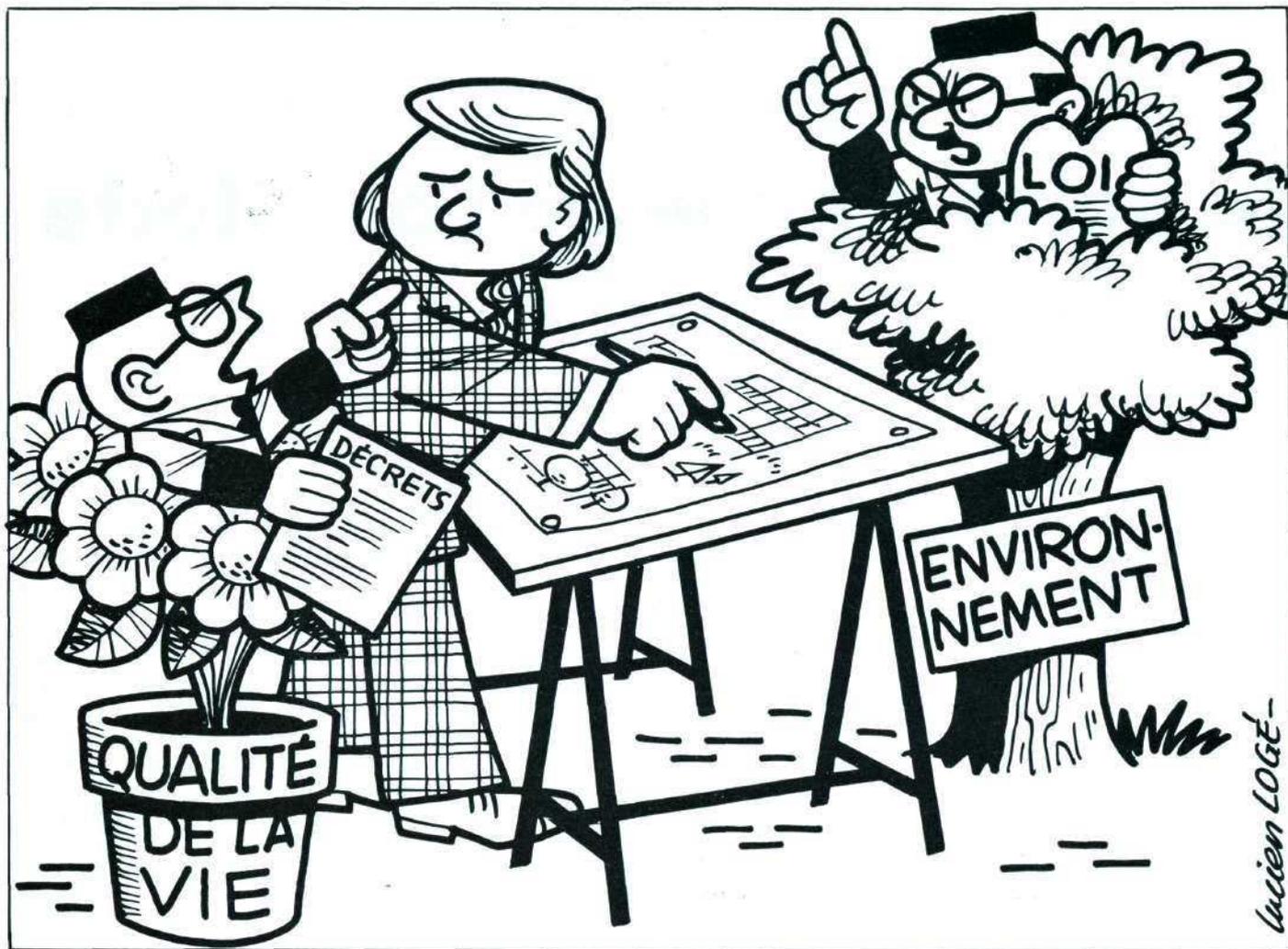
« Diviser chacune des difficultés que je rencontrerai en autant de parties qu'il se pourra et qu'il sera requis pour les mieux résoudre ».

Ce n'est donc pas être cartésien mais tout le contraire que de croire que l'on peut dans le monde prendre tel problème que l'on voudra, le traiter comme on l'entend et le réinjecter dans le monde sans provoquer d'allergies, de feed-back, de choc en retour.

Il faudrait que Dame Nature fût bien bonne.. d'autant que l'on s'arroge le droit de modifier le problème en cours d'opération, pour se faciliter les choses, que l'on étend à un champ infini des conclusions envisagées d'abord et obtenues seulement dans d'étroites limites, que tout comme l'addition, toute opération serait associative et commutative. distributive aussi par rapport à toute autre opération. Quels que soient le nombre et la nature des paramètres que l'on a choisis, et le nombre des équations qui ont été écrites, il y a expression mathématique simple, les variables se séparent et, le problème étant — bien sûr — « bien posé », au sens des mathématiciens, il y a toujours une solution, et une seule, qui, trouvée par quelques-uns, s'impose à tous.

On est en pleine fantasmagorie et sans doute est-il peut-être encore un peu tôt pour donner leur juste valeur anthologique à des textes comme ceux qui portent sur la définition de la « qualité » des logements par extrapolation des règles de l'addition ou du choix d'un « projeteur » et de la rentabilité réelle d'une réalisation à partir de la définition du coût d'objectif.

Le monde contemporain baigne dans le scientisme beaucoup plus que dans la science et, par une sorte d'euphorie intellectuelle qui n'est pas sans danger, chacun s'imagine avoir l'esprit scientifique, tout naturellement. C'est d'autant plus faux que nous manquons alors de vigilance dans le choix des hypothèses, dans le discours, dans l'interprétation des résultats. C'est d'autant plus



dangereux que nous attribuons à la science certains caractères qu'elle n'a pas nécessairement, le mérite de la simplicité, par exemple.

En urbanisme, on pourrait craindre qu'à une pauvreté coupable dans la prise en compte du contexte naturel et construit ne s'ajoutent de piètres idées sur les hommes, beaucoup de vulgarité dans les moyens, de violence dans les techniques et de médiocrité dans les ambitions.

Changeons le titre du dossier, 14 chiffres et 3 schémas, puis chargeons quelques « bureaux d'études » complaisants de bacler les annexes techniques. Le dossier fait pour une ville moyenne de la Vallée de la Loire se plaquera — aussi bien, ou aussi mal — sur un bourg des Alpes ou sur une métropole équatoriale — comme on le rêve de textes administratifs et de modèles de logements.

Manipulées par des organismes

qui ne sont pas symbiotiques, vivant en cycle fermé, prêts à tout, ou indifférents, par nature ou par esprit de système, les méthodes qui se disent scientifiques, et que l'on dit bonnes à tout, ne sont sans doute pas propres à rien. Elles semblent en tout cas insuffisantes.

Là justement et clairement apparaît l'utilité d'un homme qui intervient non pas dans le cadre d'un organisme mais à titre personnel, qui moralement s'engage et éthiquement s'abstrait, qui travaille et plus précisément projette à l'égal au moins de ses collaborateurs, qui ne recherche pas l'application banale de théories de lois à la mode, mais qui, au contraire, essaie de découvrir les caractères de l'existant pour inventer un devenir qui mérite d'être construit et qui soit digne d'être vécu.

Un homme non pas qui dirige les études mais qui y participe en pre-

mière ligne et qui, contrairement aux autres participants à l'étude, n'est un spécialiste de rien, qui s'occupe moins de maladie que de malades et qui n'est pas perdu dans un coin du bas de l'organigramme.

C'est sans doute difficile à admettre en 1976, en France. Et il en est des Architectes un peu comme des Généraux, les mêmes conversations de bureau et de salon peuvent se tenir, les mêmes p'aisanteries se faire... et, ma foi, nous allons en évoquer une. A la question : « Sommes-nous prêts ? », on répondit un jour : « Il ne manque pas un bouton de guêtre ». Ce fut l'une des plus belles décu'ottées de l'histoire de France.

Il ne faut pas croire d'ailleurs que l'Architecte digne de ce nom ne connaisse rien ni des problèmes humains ni des problèmes techniques. Laissons de côté les premiers pour

ne parler que des seconds. L'architecte n'a pas entendu parler de toutes techniques en son école et peut-être n'avait-il pas les connaissances générales nécessaires à ce faire. On peut admettre qu'il ne prétend pas, en tout cas, les y avoir apprises, très vite, tout engluées d'un appareil verbal ou mathématique. Si quelque part il a acquis quelque technicité, c'est devant la planche à dessin ou sur le chantier, avec les spécialistes qui l'entourent et qui, très fréquemment, ont un haut recrutement scientifique, ou une pratique journalière de leurs technicités, et souvent, d'ailleurs, les professent. Cette initiation en vaut bien une autre.

Un de nos camarades, scientifique à tout crin, avait un jour écrit qu'un ingénieur qui connaîtrait toutes les techniques serait architecte. Outre que le caractère asymptotique de cette affirmation lui fait perdre beaucoup de son intérêt, il y a une grande différence entre une automobile et les pièces qui la composent. Les propriétés n'en sont pas les mêmes, ni l'usage, ni l'imaginaire.

Imaginaire. C'est un mot clef et d'abord parce que, parmi les quelques moyens dont l'homme dispose pour établir, dialoguer, conserver et réaliser ses projets, l'image paraît être l'un des plus efficaces : le mot — le nombre — l'image.

Ici, nous pouvons sans doute passer sur les possibilités du « mot », mais pour le « nombre » — dans la revue même du P.C.M. — il n'est pas mauvais peut-être de rappeler que de très grands ingénieurs de notre époque lui ont donné une place réduite : Freyssinet, Torroja, Coyne, Candela et quelques autres. Le « Cours de Conception des Ponts » de l'École des Ponts et Chaussées contient très peu de chiffres, des mots bien sûr, mais, aussi et surtout, beaucoup d'images ; et pas de banalités, de « beaux exemples » comme disent les Architectes. L'une des caractéristiques des Architectes, c'est que parmi tous ceux qui, à un niveau élevé, concourent à l'Art de construire, ils étaient les seuls — à une date récente — qui soient réellement sélectionnés et éduqués dans le domaine des formes — et par études monographiques — non

pas d'ailleurs pour administrer ou commenter, mais pour créer.

Cependant la lecture des images n'est pas chose facile. Sa richesse qui est aussi sa principale difficulté vient de ce qu'elle peut se faire à plusieurs niveaux et donc est initiatique, comme la poésie chinoise, qui d'ailleurs est idéogramme et calligraphique. Jamais pourtant l'homme n'a été, pour les images, aussi livré à lui-même, quand bien même il n'a jamais consommé autant d'images qu'aujourd'hui et n'en a créé autant, aussi polluantes. La publicité du Roi de France, par lys d'or sur champ d'azur, c'était quand même autre chose et autrement mieux placé que ce qu'aujourd'hui nous voyons.

En matière de pollution artistique, nous ne nous hasarderons pas dans le domaine des sons qui, pourtant, nous aurait permis d'aborder avec élégance le problème du temps qui est la notion sur laquelle peut-être le monde contemporain a fait le plus de progrès théoriques — par les physiciens, les psychologues, les philosophes et les artistes — mais qui, dans la pratique, est sans doute la notion la plus bafouée de l'époque, et par exemple en matière d'amortissement.

Revenons au mot « imaginaire » pour dire qu'il évoque la poésie dont — Valéry nous le rappelle — le radical ne veut rien dire d'autre que faire, ce à quoi nous avons pourtant ajouté l'idée de faire suffisamment, de faire jusqu'au bout, on ne peut plus, on ne peut mieux — au-delà du vocabulaire, de la grammaire, de la syntaxe, de la prosodie, du sens littéral, pour n'être pas qu'un Constructeur mais tenter d'être Architecte et plus encore Urbaniste... si l'Urbaniste, qui en principe ne construit pas, veut être autre chose qu'un petit comptable participant à l'établissement d'un budget prévisionnel à cinq ans, dans un domaine étroitement défini.

Et dès que l'on parle de poésie ou d'architecture, l'idée de beauté, bien sûr, vient à l'esprit — ou plutôt celle d'esthétique, plus vaste et qui donc, en ses tenants et ses aboutissants, ne saurait être étrangère à l'éthique.

Sujets réellement métaphysiques et proprement ineffables au niveau d'un article de revue, pour lesquels nous nous contenterons ici de citer deux fréquentes erreurs :

Ce qui est bien est beau,

Ce qui réussit est bien.

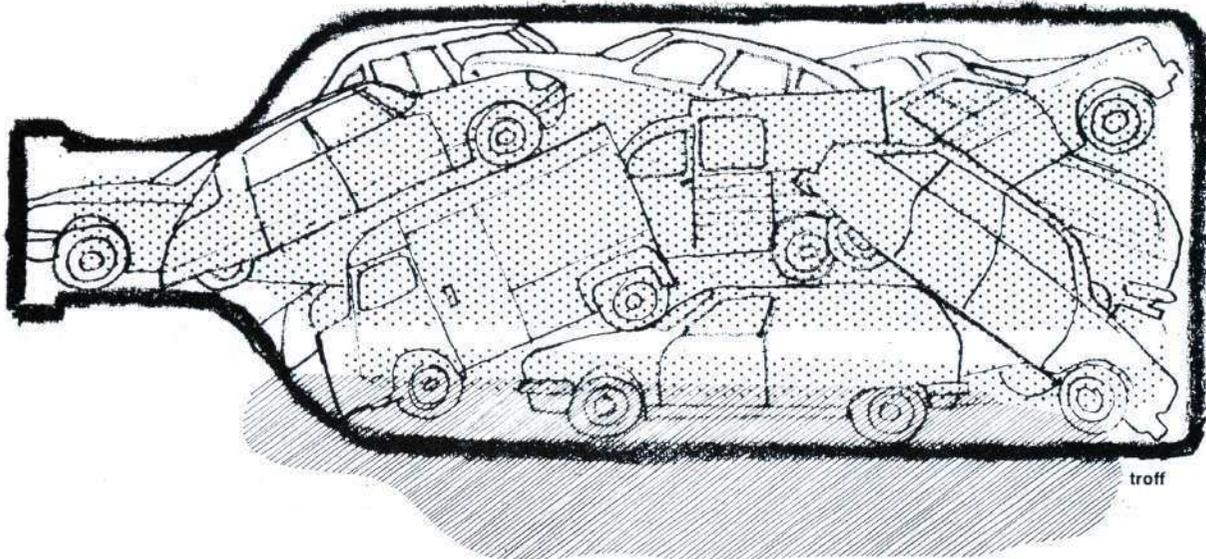
On trouvera peut-être que notre discours se termine un peu comme le discours de Flaubert sur les œufs — mais de ces œufs nous nous souvenons.

Peut-être, par une incapacité qui nous serait particulière, nous n'aurons pas convaincu du rôle que peut jouer l'architecte dans les projets — et particulièrement dans les projets d'urbanisme — si on lui donne l'occasion d'en faire et si on le met en situation de les faire et de les faire aboutir.

En flèche du Parthe, nous donnerons donc deux arguments encore.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont consacré leur vie aux projets, et particulièrement ceux qui ont la double formation d'Ingénieur et d'Architecte, ont presque tous quitté l'Administration. Nous ne croyons pas nous tromper en disant que ceux-là se disent d'abord Architectes, et Urbanistes, avant qu'Ingénieurs et c'est la première de ces trois professions que d'abord ils exercent. Ils ne demanderaient sans doute pas mieux que d'exercer la seconde — réalisant ainsi une sorte de quintessence de la professionnalité.

Enfin, en dernière argumentation, une citation qui, comme les dessins que nous évoquions tout à l'heure, est susceptible peut-être de plusieurs lectures : « *Aux qualités que l'on exige d'un serviteur, connaissez-vous, Monsieur, beaucoup de maîtres qui fussent dignes d'être valets ?* ».



**Pour affronter
la régulation du trafic
il faut avoir le feu sacré.**

Nous l'avons!



Car nous avons appris le métier et sommes forts de 30 années d'expérience

Car nous formons une équipe cohérente comprenant aussi des électroniciens et des informaticiens.

Car nous construisons tous les matériels, signaux, armoires, détecteurs de micro et de macro-régulation, coordinateurs de zone et commandes centralisées à base de mini-ordinateur.

SILEC

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE LIAISONS ÉLECTRIQUES

Société Anonyme au capital de 47.026.000 F

Département: régulation du trafic

69 rue Ampère, 75017 Paris - Tél. 267.20.60+

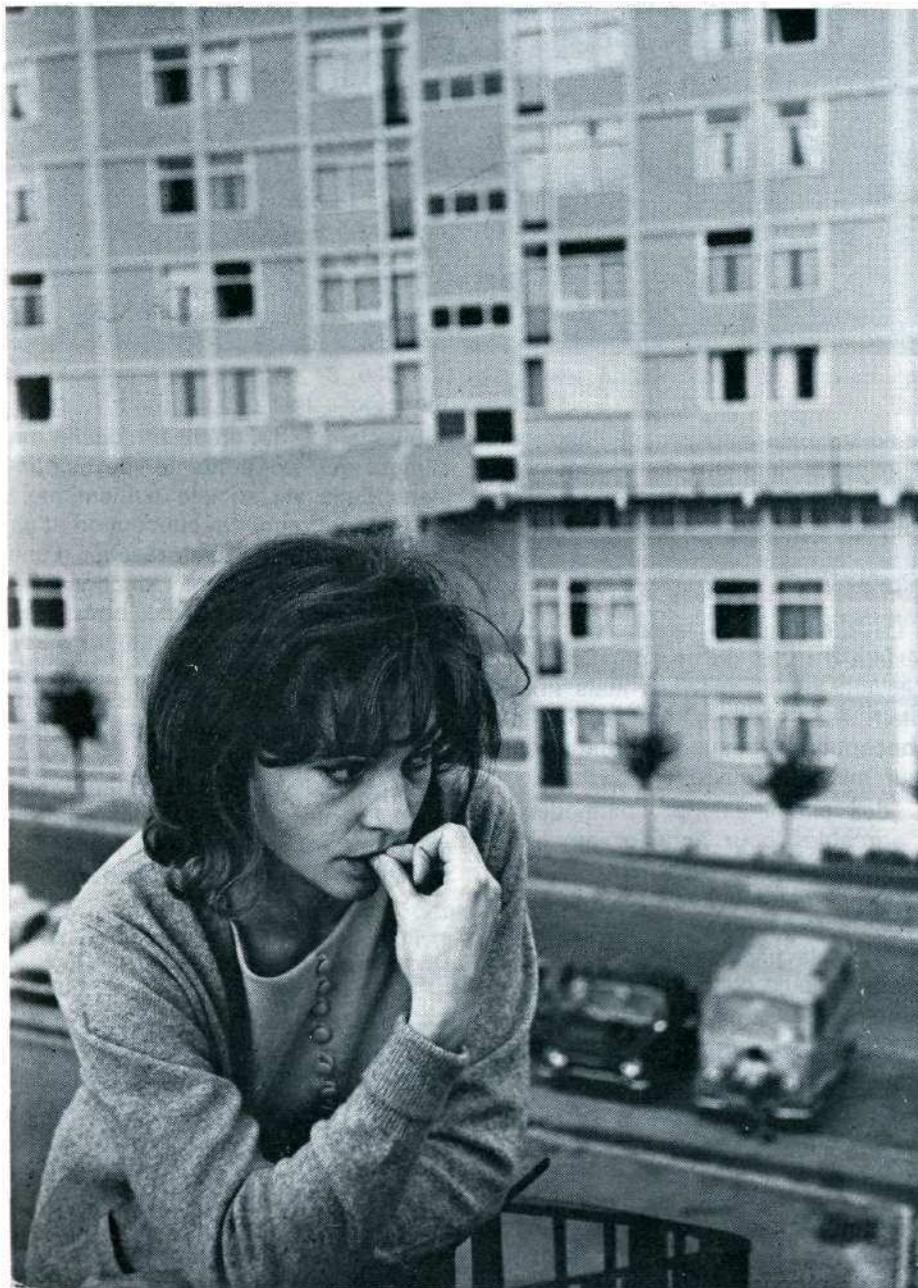
des quartiers nouveaux pour y vivre

par Paul DUBOIS-TAINE

Sous-directeur des quartiers nouveaux.

Il faut y vivre...

(Photo Rapho)



Le mouvement d'urbanisation que la France a connu depuis trente ans a donné naissance à ces nouveaux ensembles urbains, petits et grands, individuels et collectifs, qui constituent aujourd'hui le paysage de la périphérie des villes. Souvent réussis, souvent mal adaptés, mais toujours décriés, les quartiers nouveaux ont été le point de mire des critiques sur l'urbanisme.

En réalité, le problème n'est pas très neuf ! Depuis la cité antique ou médiévale, en passant par la ville industrielle ou minière du siècle dernier, et la banlieue pavillonnaire de l'entre deux guerres, chaque époque de notre histoire a connu ses « quartiers nouveaux », qui privilégiaient tel ou tel aspect économique ou social de la vie urbaine, qu'ils soient :

- un simple prolongement de l'usine ou de la mine,
- un moyen d'accès à la propriété foncière,
- des pourvoyeurs de logement en quantité suffisante,
- une réponse à des besoins d'équipements.

En apportant une solution, partielle, aux principales préoccupations du moment, les quartiers nouveaux devaient au bout de quelques années susciter autant de critiques bien connues :

- c'est loin de tout, mal desservi en transport !
- il n'y a pas d'emplois à proximité !
- les équipements sont insuffisants !
- l'architecture est pauvre, monotone !
- c'est un ghetto social !

Il est illusoire de penser qu'il existe des solutions idéales répondant à



Les quartiers nouveaux : capables du meilleur...

(Photo Rapho)

tous ces problèmes. Mais il faut par contre s'interroger en permanence sur les directions dans lesquelles on doit privilégier l'effort. On peut, aujourd'hui, en distinguer deux :

- dans la conception des quartiers nouveaux : un effort d'intégration et de qualité ;
- dans la mise en œuvre de l'aménagement : un effort de concertation préalable.

La conception des quartiers nouveaux

Concevoir un quartier nouveau, c'est projeter le cadre de vie de ceux qui y habiteront ou travailleront quotidiennement. Au-delà des besoins bien identifiés d'écoles, de dispensaires, de commerces ou d'espaces verts, dont les normes sont connues, sinon bien appliquées, cette vie quotidienne sera perçue comme agréable ou insupportable, selon

l'existence, la richesse et l'harmonie d'un certain nombre d'aménagements de détail.

Les détails qui font la vie quotidienne

La qualité d'un ensemble urbain résulte d'abord de ces détails qui ne relèvent pas de normes mais nécessitent de l'imagination dans leur conception et beaucoup de soin dans leur mise en œuvre :

- des cheminements commodes et agréables pour accéder aux équipements,
- des commerces de proximité,
- des espaces libres, aménagés pour le jeu, la flânerie,
- des locaux collectifs pour la rencontre...

— une attention plus grande aux problèmes de bruit, de vent, de lumière et de couleurs, de choix des matériaux, de sécurité des personnes, de fléchage, de plantations, etc...

Il ne s'agit plus seulement de satisfaire des « besoins » individuels, mais de répondre aux aspirations des

habitants, et de créer un cadre, un climat, qui permette le développement d'une vie sociale authentique.

C'est pourquoi la conception d'un quartier ne devrait plus résulter d'une approche uniquement fonctionnelle, dans laquelle l'architecte arrête les volumes des constructions, à partir desquels l'ingénieur trace ses réseaux, le tout étant ensuite saupoudré de verdure par un paysagiste. La rue, les espaces libres publics, les équipements et plus généralement, tous les éléments qui concourent à la vie et à l'animation devraient former la trame de la composition urbaine.

Diversité et harmonie

La vie, l'animation ne peuvent naître que d'une certaine diversité :

- diversité des formes architecturales, ce qui ne veut pas dire hétérogénéité,
- diversité des activités, commerces, artisanat, bureaux...,
- diversité de l'habitat, individuel, collectif ou semi-collectif...,
- diversité des paysages...

Dans une ville, ou un quartier, le promeneur devrait découvrir de proche en proche, une succession d'espaces, de signes et d'événements qui personnalisent tel type de rencontre ou de vie sociale : la rue commerçante, les jeux d'enfants, le café-tabac, la sortie d'école, l'arrêt d'autobus, le coin de repos, le terrain de boules...

Cette intégration des activités et des fonctions urbaines doit se réaliser à l'intérieur du quartier nouveau, mais aussi entre ce quartier et le reste de la ville : suivant son importance, sa localisation, l'opération constituera le prolongement naturel d'un quartier, de son paysage et de sa trame viaire, ou, au contraire, l'amorce d'un noyau indépendant de composition nettement différenciée.

Aperçu des points de vue qui l'entourent, le nouveau quartier doit présenter un visage, une identité, une silhouette qui le distingue, le fasse reconnaître, et donne à ceux qui l'habitent le sentiment que ce lieu est unique... Et si l'on savait encore réaliser le clocher, le beffroi ou tout autre signal qui vienne, à côté du bosquet d'arbres que l'on a préservé, constituer le signe toujours reconnu et apprécié de ce quartier !

Naissance et développement d'un quartier

Après l'intégration dans l'espace, l'intégration dans le temps : un quartier nouveau ne se réalise que progressivement par étapes :

- simple greffe sur le tissu urbain existant,
- extension dans l'espace par opérations successives,
- adjonction d'équipements nouveaux, etc...

C'est pourquoi, il ne peut être conçu de façon rigide : son organisation spatiale, son programme et son rythme d'aménagement doivent s'adapter à des éléments nouveaux qui n'apparaissent que quelques années après le lancement de la première étape :

- modification des perspectives démographiques,
- difficultés de commercialisation,
- nouveaux besoins d'équipements non prévus au départ,
- prise en charge et transformation

par les habitants eux-mêmes.

Pour prendre en compte ces données nouvelles, pour éviter les erreurs passées, un effort de clarté et de rigueur s'impose dans la réflexion préalable et la mise en œuvre des opérations d'aménagement. Il constitue le complément indispensable à l'élaboration des schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme et des Plans d'Occupation des Sols.

La mise en œuvre de l'aménagement

- Un cadre de décision plus clair.

Une Zone d'Aménagement concerté, un lotissement ne sont pas des fins en soi, mais des moyens, parmi tant d'autres, de répondre à des besoins de développement, d'aménagement et d'équipement de la ville ; plus encore, ils ont pour finalité les habitants qui vont y vivre. Cette vérité première n'est hélas pas toujours bien perçue si l'on en juge par un certain nombre de réalisations dont la seule justification est suivant les cas :

- l'opportunité d'utiliser un vaste terrain disponible,
- la possibilité de financer, à bon compte, les équipements souhaités par la population actuelle (sans parler de la population nouvelle qui n'a pas, et pour cause, son mot à dire),
- ou la simple réponse à la pression du marché immobilier en quête de terrains à bâtir.

Des études préalables

Entendons-nous bien ! Il ne s'agit pas de s'abstraire de ces contingences foncières, financières et économiques en remplaçant un « urbanisme de bilan » dont on connaît les errements, par un « urbanisme incantatoire ».

Il s'agit d'abord de faire des choix, c'est-à-dire, pour les concepteurs et les techniciens de l'urbanisme, d'apporter aux collectivités locales, responsables de l'aménagement, tous les éléments qui leur permettent de décider en connaissance de cause :

Le programme est-il bien défini ?

- les logements, les activités envisagées correspondent-ils à des besoins à court terme ?
- Pourront-ils être commercialisés au rythme prévu compte tenu du marché et des coûts d'équipements des terrains ?

L'emplacement est-il bien choisi ?

- la desserte, les liaisons et l'intégration à l'agglomération actuelle peuvent-elles se faire dans de bonnes conditions ?
- la composition urbaine envisagée ne va-t-elle pas défigurer le site ou compromettre un développement ultérieur ?

Le déroulement est-il cohérent ?

Les équipements nécessaires, écologiques, commerces, dessertes pour autobus, seront-ils réalisés à temps ?

En cas de difficultés imprévues, l'opération pourra-t-elle être interrompue ou réorientée sans mettre en péril les finances communales, ou conduire à une densification non justifiée ?

L'étude préalable à une opération d'aménagement, c'est d'abord cette concertation ouverte entre techniciens, concepteurs, collectivités et services publics, où seront précisés non seulement le programme, l'emplacement et la composition générale de l'opération mais aussi les modalités administratives et financières de sa réalisation : un « cahier des charges » pour les futurs aménageurs.

L'information du public

La qualité passe par une concertation préalable à la mise en œuvre des opérations d'urbanisme, mais aussi par une information du public plus claire, et, disons-le, plus honnête : rien n'est plus obscur qu'un bilan de Zone d'Aménagement Concerté ou plus sommaire qu'un Plan d'Aménagement de Zone quand il s'agit, comme encore trop souvent, de régulariser par enquête publique, une opération déjà commencée !

Le projet de loi portant réforme de l'urbanisme prévoit au'avant même la décision de création d'une Zone d'Aménagement Concerté le dossier doit être mis à la disposition du pu-



... comme du pire.

(Photo Rapho)

blic pendant une durée minimale d'un mois. Cette étape supplémentaire dans la procédure devrait être l'occasion :

- d'une part de présenter, à l'appui du dossier, une esquisse d'aménagement, de préférence une maquette, montrant clairement le parti retenu, et son articulation avec le reste de l'agglomération, et des croquis d'ambiance faisant comprendre le cadre de vie et l'animation urbaine que l'on souhaite réaliser,
- d'autre part, d'expliquer les objectifs retenus, les contraintes prises en compte, les dispositions techniques et financières qui en résultent. Si la qualité d'un aménagement

peut coûter cher, l'information du public est une bonne occasion d'en sensibiliser les contribuables, surtout lorsqu'ils sont membres de comités de défense, et de protection de l'environnement.

Une réalisation plus souple

Les études et l'information préalables ne peuvent qu'allonger le délai qui s'écoule entre la première idée d'une opération et les premiers travaux.

Or, il faut éviter à tout prix qu'une procédure trop longue (on parle souvent de 3 ans !), ne paralyse l'action des collectivités publiques ou ne ren-

dent caducs les objectifs retenus lors de l'étude préalable.

A cet effet, il n'y a pas de recette miracle, sinon essayer d'alléger la procédure à toutes les étapes. Citons quelques idées à creuser :

- concevoir les plans d'aménagement de zones adaptatifs qui se contenteraient de définir le cadre général de « plan de masse » successifs,
- limiter strictement la durée des consultations des services publics, notamment lorsque l'opération n'entraîne pas de participation financière ou de programmation départementale ou régionale.
- pour les opérations de faible importance, faire approuver, après une seule et même enquête publique, le principe de l'opération et le plan d'aménagement de la zone.
- utiliser la réflexion et la concertation développées dans les études préalables pour établir plus rapidement dossier de réalisation,
- enfin et surtout, découper les opérations importantes en autant d'étapes légères dont la durée de réalisation (et de commercialisation) ne devrait pas excéder 4 ans.

C'est le rôle des services centraux et notamment de la Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, de concevoir et de mettre à la disposition des instruments techniques, réglementaires et financiers adaptés à ces exigences nouvelles d'intégration, de concertation et d'information préalables aux opérations d'aménagement qui vont modeler le développement de la ville et la vie quotidienne de ces quartiers.

Mais la qualité de ces opérations dépendra surtout des hommes qui utiliseront ces instruments : responsables élus ou fonctionnaires, concepteurs ou réalisateurs, tous devront faire preuve d'ambition, de réalisme, et de modestie :

- d'ambition, car la qualité est un objectif jamais atteint et toujours à dépasser.
- de réalisme, car l'opération la mieux conçue, si elle n'est pas convenablement conduite et achevée, est toujours un échec.
- de modestie, car une opération d'aménagement n'est qu'une œuvre partielle, imparfaite, que l'on peut toujours améliorer.

les transports dans la ville

par Jean-Louis DELIGNY

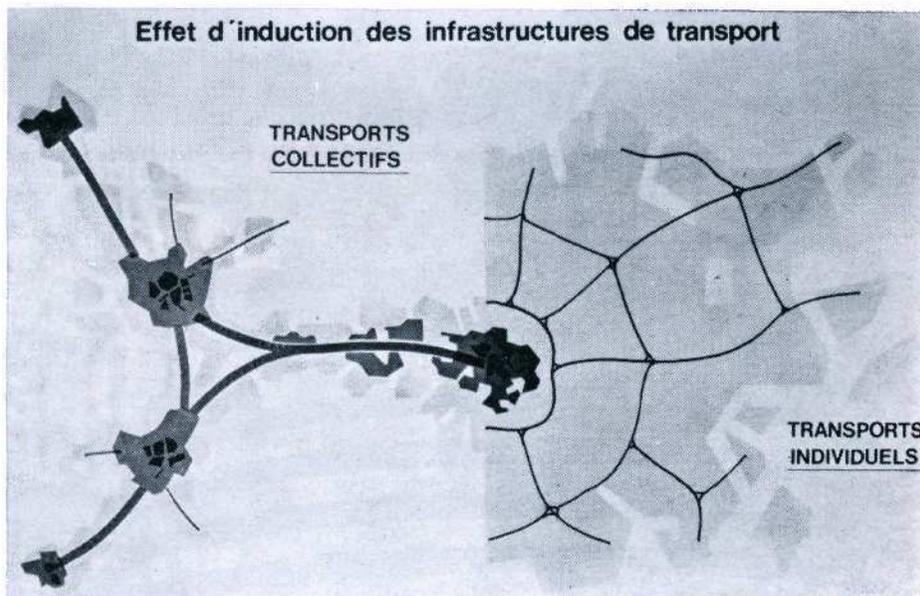
*Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Chef de Centre d'études des Transports urbains (CETUR).*

Les transports ont occupé, de tout temps, une place privilégiée dans les villes importantes. Celles-là, en effet, sont presque toujours nées au confluent ou à l'intersection de voies de communication terrestres, fluviales ou maritimes. A peine nées, elles ont eu à connaître de sérieux problèmes de croissance, en raison du conflit permanent entre les nécessités de leur développement et la multiplication des besoins de déplacement qui en résulte.

Certes, ce développement était jadis suffisamment lent pour permettre une adaptation progressive des structures, avec extension des périmètres urbains et adéquation des réseaux de voirie aux mutations successives du tissu construit.

Mais nous avons connu naguère une croissance quasi-explosive des villes et une suprématie simultanée de l'automobile en tant que mode de transport, avec pour conséquence aujourd'hui l'engorgement ou l'asphyxie d'une grande partie des zones urbanisées.

Les responsables élus et les administrations avaient depuis quelques années pris conscience de l'acuité et de la gravité des problèmes lorsque la crise de l'énergie les a brutalement mis en évidence de manière irréversible. L'opinion publique s'est, à juste titre, alarmée du caractère sectoriel des solutions jusqu'alors mises en œuvre, et elle a parfois exprimé son insatisfaction avec une excessive sévérité : absence de politique d'urbanisme et de politique foncière, destruction de l'environnement et des caractères spécifiques des centres, place exagérée accordée à la circulation automobile



Une présentation schématique de l'interdépendance de l'urbanisme et des transports.

et aux infrastructures routières, fractionnement des responsabilités par mode de transport, inadéquation des structures communales à l'échelle de l'agglomération, incohérence entre les diverses réalisations, etc...

Concevoir de façon cohérente...

Le problème des transports urbains se pose donc avant tout en termes de cohérence, d'harmonie et d'intégration :

- **cohérence** avec la politique globale d'aménagement voulue et imaginée par l'ensemble des responsables de cette politique,
- **harmonie** avec les opérations d'urbanisme, l'environnement et la qualité de la vie,

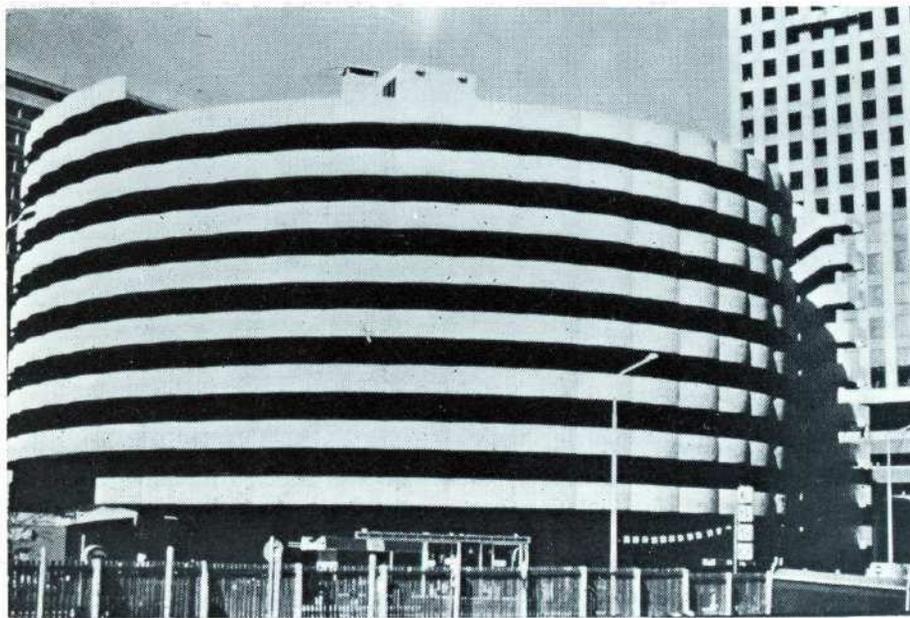
- **intégration** mutuelle des divers modes de transports, qu'ils soient individuels (marche à pied, deux roues, voiture particulière) ou collectifs (bus, tramways, métros, cars de ramassage).

Cette cohérence dans la conception n'est pas seulement statique (les réalisations sur le terrain doivent être en harmonie les unes avec les autres), mais aussi et surtout dynamique (les tendances d'évolution doivent aller dans le même sens). Cela signifie qu'il faut pouvoir à tout moment changer de cap, voire revenir en arrière si l'évolution de la conjoncture, des techniques ou des mœurs nécessite une révision profonde des façons de penser.

Il est évident que cette coordination des réflexions et des actions



La connaissance du fonctionnement des réseaux de transports est la base des études préalables aux prises de décision.



Dans les centres denses, les problèmes de stationnement prennent souvent une ampleur considérable.

n'est pas simple, même au niveau des décideurs locaux qui tiennent pourtant entre leurs mains la majorité des responsabilités en matière d'aménagement de leur ville ou de leur agglomération.

La prise de décision ne peut en effet résulter que de choix, clairement posés et solidement étayés, entre le plus grand nombre possible de partis d'aménagement. Les études, préli-

minaires à ces choix, sont obligatoirement pluridisciplinaires, et l'aspect « transports » n'est qu'une de leurs multiples composantes interdépendantes.

Ainsi, les études de transport ne peuvent — et ne doivent — être menées qu'en symbiose étroite et permanente avec l'ensemble des autres études urbaines.

Par ailleurs, l'aspect quantitatif (trafic, capacité, dimensionnement, débit,

rentabilité économique, coûts...) ne doit jamais étouffer l'aspect qualitatif (inscription dans l'environnement, satisfaction des aspirations individuelles, amélioration du cadre de vie...), mais au contraire s'y intégrer sans qu'il n'apparaisse jamais d'antagonisme inconciliable entre solutions exclusivement techniques et solutions purement qualitatives.

C'est pourquoi la démarche à suivre doit être itérative : la logique interne des méthodologies employées, indispensable pour correctement appréhender les données scientifiques, techniques, économiques, psychosociologiques, urbanistiques des problèmes posés, ne doit jamais apparaître comme inélectablement séquentielle et déterministe. Les conclusions de ces études ne valent que sous l'éclairage des hypothèses sur lesquelles elles ont été basées, hypothèses mouvantes et incertaines puisqu'elles sont avant tout humaines et politiques.

En conséquence, la mise en cause de ces hypothèses doit entraîner la révision des conclusions et, réciproquement, le refus par le décideur de certaines conclusions doit entraîner de sa part la révision des hypothèses qu'il avait faites, et non, comme c'est souvent le cas, la contestation sans nuance des méthodes utilisées.

Il n'est pas nécessaire de décrire ici les méthodes d'études de transports en milieu urbain, telles qu'elles ont été définies de 1972 à 1974 par les Ministères de l'Équipement, de l'Intérieur et des Transports ; le lecteur qui voudra s'informer à leur sujet pourra utilement se reporter à l'excellent article de l'Ingénieur Général Bideau, intitulé « La ville et les routes », précédemment paru dans la revue du PCM (n° 10 de novembre 1974).

Le processus qui va être esquissé ci-après doit être considéré comme une démarche de pensée au cours de laquelle sont possibles toutes les itérations, tous les retours en arrière susceptibles d'apparaître à chaque instant comme nécessaires ou simplement souhaitables.

Connaître et prévoir...

Il ne suffit pas de recueillir et de traiter l'ensemble des données de la

LES FRANÇAIS AUJOURD'HUI.

Voici quelques-unes de leurs activités.



Les voyages



Le tourisme culturel



La marche à pied



La bicyclette



Le camping

La chasse



La pêche



Le cheval



La voile



Le ski



L'alpinisme



L'agriculture



Les beaux-arts



La protection de la nature



La construction



La recherche médicale



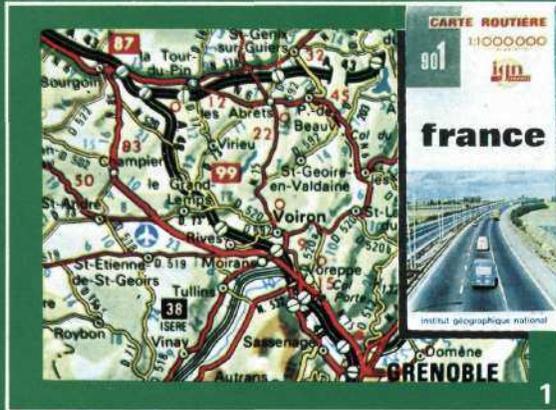
La production industrielle



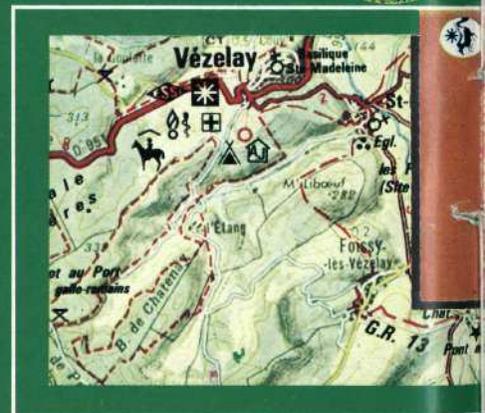
L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE

Voici quelques-uns

N° 901. Carte routière de la France entière. Idéale pour préparer les longs itinéraires. Mise à jour annuelle, la dernière bretelle d'autoroute y figure.



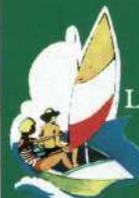
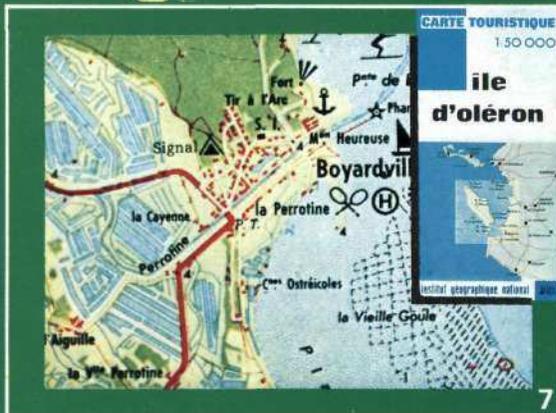
Série rouge. N° 101 à 116. 16 régions. Informations routières, touristiques, sites pittoresques, parcs naturels.



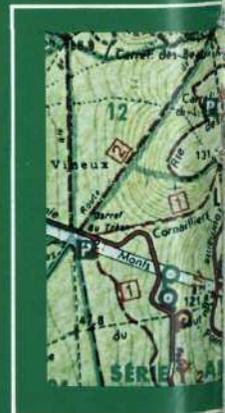
Toutes les richesses culturelles de la France réunies en une seule carte : églises, châteaux, manoirs, le petit coin perdu, la vallée oubliée.



Série des parcs naturels régionaux. 18 cartes. Une exclusivité de l'Institut géographique national. Pour chaque parc, un inventaire des ressources naturelles.



La carte des îles. Une carte pour chacune des îles françaises et d'outre-mer.

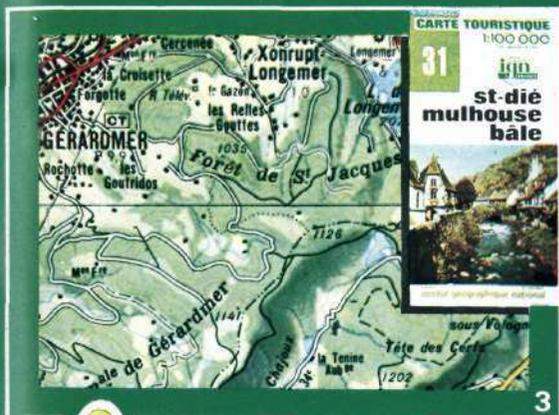


LE NATIONAL, AUJOURD'HUI. Des cartes de ses cartes.

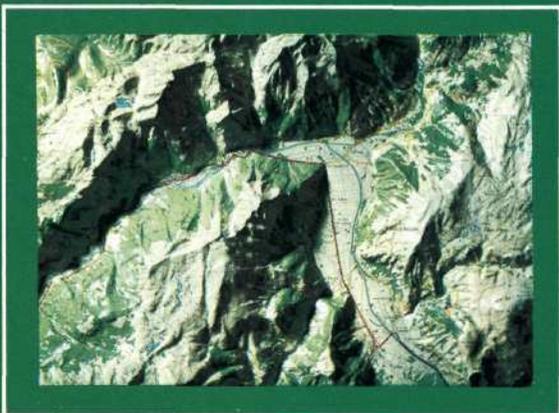


Le massif du Mont-Blanc. 2 cartes.

Les glaciers, barres rocheuses, moraines, etc... A demandé près de 15000 heures de travail.

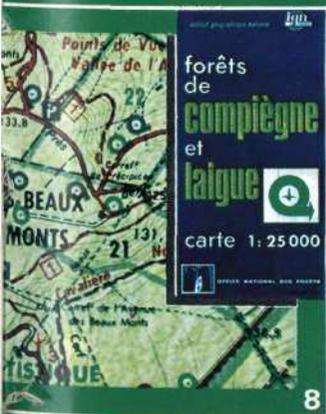


Série verte. N° 1 à 74. 74 cartes ultra-précises. Indispensables tant aux cyclistes et randonneurs qu'aux médecins et représentants.



6

Cartes en relief. Les chefs-d'œuvre de l'I.G.N. à la hauteur des chefs-d'œuvre de la nature.



La carte des forêts. Les anciennes cartes d'état-major renouvelées, colorisées, simplifiées. Avis aux amateurs de balades, de chasse, de pêche, etc...

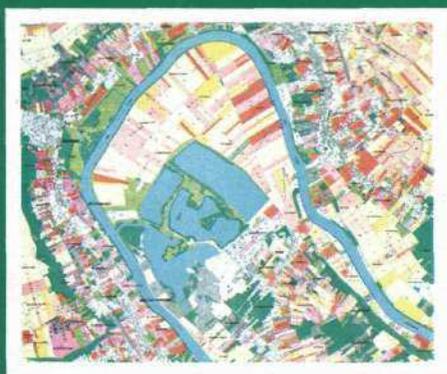
Les échelles

1	█	1 Km
2	█	1 Km
3	█	1 Km
4	█	1 Km
5	█	1 Km
6	█	1 Km
7	█	1 Km
8	█	1 Km

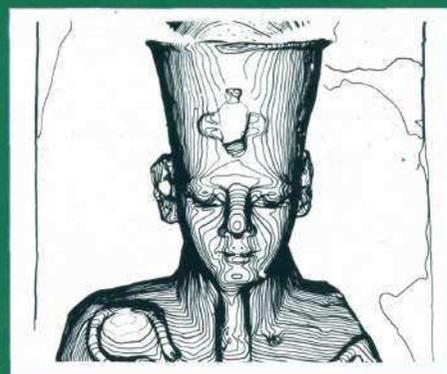
La gamme de cartes la plus complète et la plus variée actuellement disponible. Mise à jour permanente. En vente chez votre libraire ou papetier et dans tous les points de vente spécialisés.

L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL.

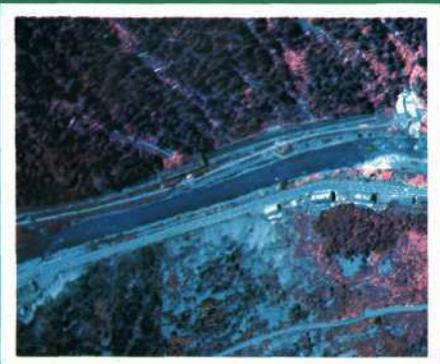
Voici quelques-unes de ses techniques.



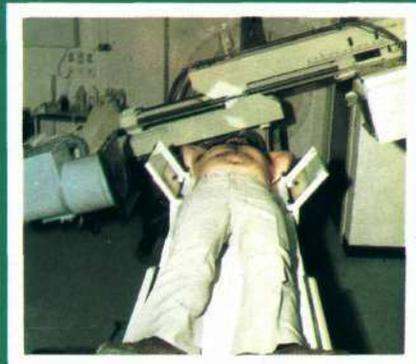
Exemple d'interprétation de photographie aérienne. Cartes des zones de culture et de fertilité.



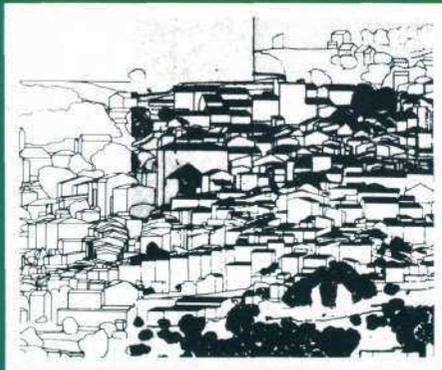
Restitution photogrammétrique de monuments architecturaux (Abou Simbel-Egypte).



Exemple de détection (à l'infrarouge) des effets de la pollution industrielle sur un ensemble forestier.



Photogrammétrie analogique: reconstitution de la forme et du volume d'un corps humain.



Photogrammétrie. Représentation d'un projet d'urbanisme.



Photogrammétrie analytique: examen de la déformation d'un pneu sous des pressions variables.



L'Institut Géographique National rend service aux Français.

107 rue de La Boétie - 75008 Paris

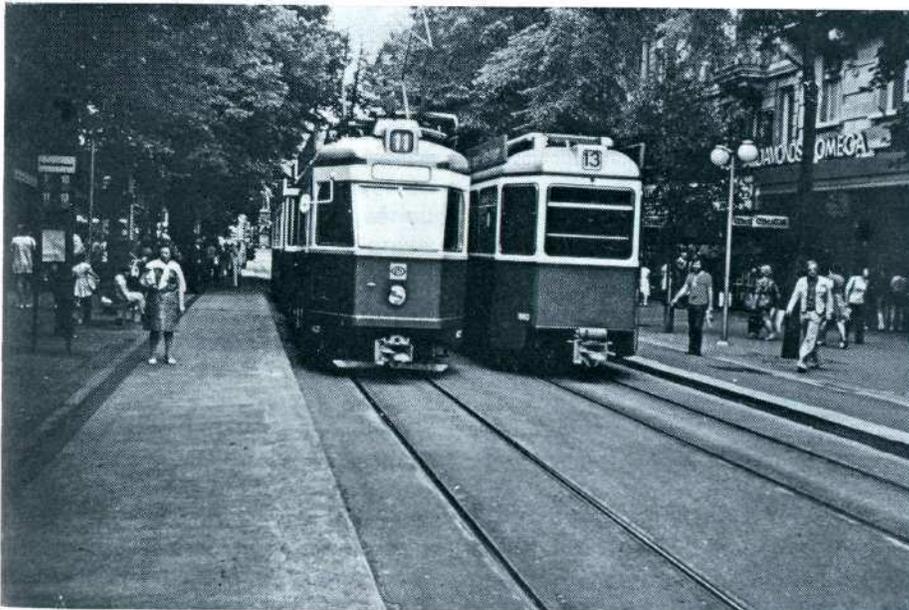
situation existante pour convenablement aborder un problème de transport : il est fondamental d'aller plus loin dans la connaissance et la prévision des équilibres socio-économiques, actuels et futurs, susceptibles de s'établir entre développement urbain, demande de déplacements et offre de transports.

La conception d'une politique cohérente de transports urbains ne peut seulement se baser sur des spéculations intuitives, sur l'extrapolation des phénomènes existants ou sur des recherches de solutions sectorielles, mais elle doit reposer sur des études globales sérieusement étayées.

Il n'est plus possible par exemple de considérer les transports collectifs d'une agglomération en tant qu'entreprises purement commerciales, dont la rentabilité peut s'exprimer par l'équilibre d'un bilan d'exploitation, cadre trop restreint et souvent trompeur ; il convient au contraire de raisonner au niveau plus large, d'un service public dont la rentabilité doit être examinée dans le cadre général de l'aménagement urbain et de l'économie des transports de l'agglomération.

De même, des actions engagées dans un but précis peuvent avoir des retombées heureuses ou néfastes,

Un tramway peut parfaitement s'insérer dans le domaine piéton en améliorant l'accessibilité aux commerces.



Les piétons, trop souvent oubliés, retrouvent l'agrément des centres traditionnels grâce à d'énergiques mesures sur le stationnement.

dépassant ou dénaturant largement l'objectif initialement fixé : retombée heureuse par exemple, si une opération d'urbanisme concertée améliore la rentabilité de l'opération de transport en accroissant la clientèle desservie ; retombée néfaste si la spéculation foncière entraîne de profonds changements des catégories socio-professionnelles desservies et une sous-utilisation des services rendus par l'opération considérée.

Ainsi, le décideur n'appréciera-t-il convenablement l'ensemble des conséquences des différents choix qui s'offrent à lui que s'il peut :

- recenser et tenir à jour, par tous moyens appropriés (enquêtes, comptages, mesures, exploitation de fichiers...), des indicateurs significatifs de l'évolution des données du phénomène urbain : évolution démographique, facteurs socio-économiques, éléments caractéristiques sur les déplacements, la mobilité, la répartition par mode, la sécurité, etc...
- évaluer les équilibres qui régissent non seulement l'offre et la demande de transport, mais aussi la qualité de service et la satisfaction de l'utilisateur, le développement urbain concerté ou spontané, etc..., et en déterminer les élasticités réciproques qui, seules, peuvent expliquer certains résultats, en apparence aberrants, d'actions engagées sur la seule extrapolation des besoins existants.

Organiser et structurer

Après avoir analysé l'ensemble des données du problème et choisi l'équilibre jugé compatible avec ses options, le décideur doit traduire les conséquences de ses choix à court et long terme sur l'organisation et la

structuration, dans le tissu urbain existant et futur, des réseaux de transports de toute nature (voirie rapide et traditionnelle, lignes de transports collectifs, domaines réservés aux piétons, stationnement, etc...) et en déterminer les principes d'aménagement et le phasage dans le temps.

C'est à ce stade que risquent d'apparaître certaines incompatibilités entre la volonté politique en faveur de telle option d'aménagement urbain ou de tel mode de transport d'une part, et la pesanteur des réalités concrètes sur le terrain de l'autre : favoriser, par exemple, les rocades ou les transports en commun en site propre peut nécessiter la réalisation d'aménagements longs, coûteux et localement nuisants (expropriations, bruit, pollution...) contre lesquels s'organisent des associations de défense ; arrêter un coup parti, qui s'avère incompatible avec la politique retenue, est souvent impossible pour les raisons économiques ou psychologiques immédiates ; engager une politique d'aménagement à long terme peut entraîner l'abandon ou le recul d'objectif à court terme, ce qui est souvent mal ressenti par le public, etc...

On voit donc que ce n'est que par itérations, par tâtonnements successifs, que le décideur pourra franchir ce stade difficile. L'acuité de certains problèmes, comme par exemple celui du stationnement, pourra même le conduire à remettre en cause les options prises au stade précédent, et ainsi à recommencer l'ensemble du processus. Mais il vaut certes mieux le faire au niveau de l'organisation d'ensemble que, plus tard, à celui des projets d'opérations individuelles.

Définir et proposer...

On a vu que l'approche globale des problèmes de transports au niveau de l'agglomération peut être une nécessité permanente et largement dépasser dans le temps le stade, aujourd'hui très largement engagé, de l'établissement des plans d'urbanisme. Cela ne signifie pas pour autant que les schémas directeurs, peu précis à l'échelle des villes, et les plans d'occupation des sols, établis en principe pour une décennie, soient appelés à



L'avenir est souvent à la banalisation de l'espace, mieux en harmonie avec le cadre de vie urbaine.



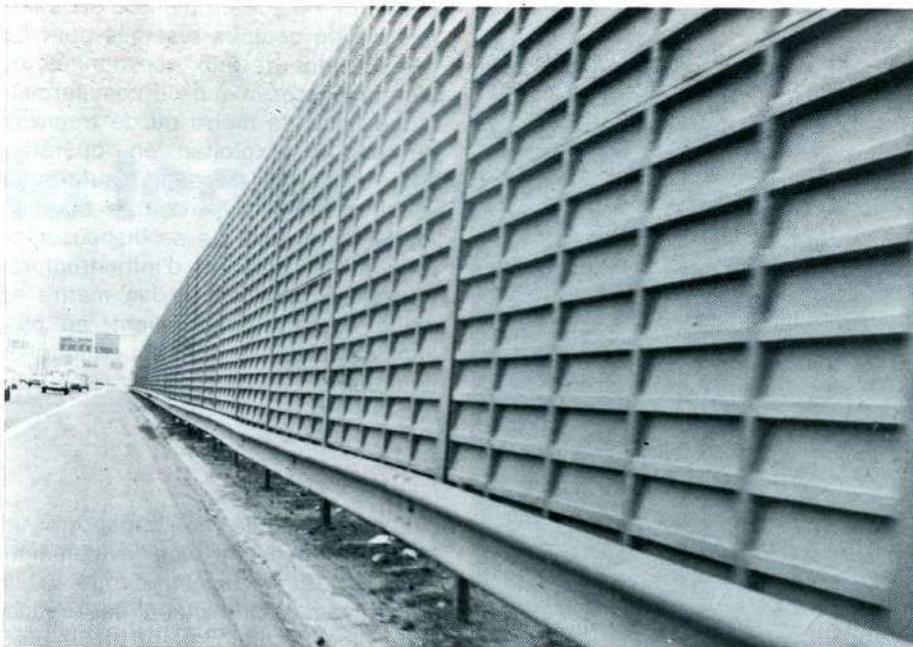
De puissantes infrastructures routières, conçues en relation avec les autres modes de transports, resteront indispensables au développement des grandes agglomérations.

être constamment remis en cause ; sans doute seront-ils simplement révisés sur certains points précis au fil des orientations successives de la politique de transports.

Lorsqu'on aborde le court terme (c'est-à-dire l'échéance de la programmation quinquennale), il faut définir de façon précise les caractéristiques des opérations retenues, qui ne figuraient sur les documents d'urba-

nisme que sous la forme de tracés de principe (SDAU) ou de limites d'emprise réservées (POS).

Selon le type de l'opération, ces caractéristiques sont déterminées en conformité avec des normes techniques plus ou moins contraignantes (voies rapides urbaines, ligne de transport en commun en site propre intégral, parcs de stationnement à étages...), ou par la prise en compte de



Mieux vaudrait prévenir que guérir : les écrans anti-bruits sont des remèdes qu'on souhaiterait ne plus administrer.

recommandations moins rigides (voies urbaines traditionnelles, axes lourds pour transport collectif, aménagements en faveur des piétons et des deux roues...).

A ce stade comme au précédent, mais de façon plus détaillée, il faut proposer au choix des décideurs (et des citoyens depuis la réforme des enquêtes publiques) le faisceau des diverses solutions d'aménagement compatibles avec le schéma général des transports, les options d'aménagement, l'environnement urbain, la bonne utilisation des deniers publics, la qualité de service aux usagers, etc...

Ces critères de choix sont éminemment contradictoires et il serait présomptueux de rechercher un optimum objectif, en pondérant (de quelle façon ?) les avantages et inconvénients des solutions possibles. On peut cependant, grâce à des études sérieuses suivies de réalisations soignées, proposer des projets qui améliorent sensiblement les conditions de transport et d'environnement sans induire en contrepartie d'inacceptables nuisances.

Intégrer et prévenir

L'étude d'un projet d'infrastructures de transport doit s'intégrer dans la recherche plus générale d'une bonne organisation de l'espace : lorsqu'une

voie nouvelle éventre sans transition le tissu urbain existant, ou lorsque des bâtiments d'habitation neufs s'alignent sans protection le long d'une artère à fort trafic, c'est que cette intégration n'a pas eu lieu (ou n'a pas pu avoir lieu), et alors apparaissent toutes sortes de nuisances qu'il aurait mieux valu prévenir avant tout commencement d'exécution.

L'environnement est certes un

Un ouvrage relativement modeste peut sensiblement améliorer les conditions de circulation sans bouleverser le cadre environnant.



concept peu quantifiable, dont l'appréciation est subjective, et il peut y avoir incompatibilité entre les divers critères de qualité dans certaines situations particulièrement difficiles, mais l'urbaniste et l'ingénieur disposent d'un arsenal de techniques pour concevoir de façon intégrée et harmonieuse urbanisme et transports.

Il faut bien sûr qu'ils soient en mesure de les appliquer et de faire preuve d'imagination, par une politique foncière judicieuse et ambitieuse, et qu'ils en aient les moyens financiers. Le coût, en apparence supplémentaire de l'environnement, doit constituer une partie intégrante des projets, et toute économie en la matière est souvent très chèrement payée s'il faut ensuite en pallier les effets par de coûteux aménagements.

Ainsi les préoccupations d'environnement doivent-elles être présentes non seulement au stade des études de projets, mais aussi plus en amont, à celui des études globales d'urbanisme et de transport. La réservation d'emprises suffisantes dans les plans d'occupation des sols peut éviter l'irréversible au moment de la réalisation ; l'adoption, au niveau des plans d'aménagement de zones, de règles simples pour la conception des plans-masses (par exemple, des règles d'épannelage et d'affectation du sol par bandes successives) peut assurer



Des mesures appropriées, comme les couloirs réservés, permettent de tirer un meilleur parti des infrastructures existantes.

la protection des constructions contre les nuisances des infrastructures voisines.

Mais l'environnement ne doit pas être pris en compte que par les côtés négatifs de la lutte contre les nuisances (aspect visuel, bruit, pollution...), car des aménagements positifs peuvent être réalisés, non seulement le long d'infrastructures nouvelles (paysagement des abords, intégration à l'urbanisme...), mais aussi sur les réseaux existants (reconquête des trottoirs, zones réservées aux piétons, suppression de nuisances dans les centres par la mise en place de rocades de protection...).

Réaliser et exploiter...

Les ouvrages étant convenablement étudiés, harmonieusement insérés dans l'environnement urbain et acceptés par le public, il reste à les réaliser et à les exploiter.

La réalisation doit être à la hauteur de la conception : rien n'est plus décevant pour un ingénieur, un architecte ou un urbaniste que de consta-

ter un décalage entre son projet et la réalité par suite d'une mauvaise exécution ou d'erreurs dans le choix des matériaux.

Un ouvrage mal conçu mais correctement réalisé sera toujours un échec ; un ouvrage bien conçu et mal exécuté est rarement une réussite. Il ne faut donc pas sous-estimer, en matière de transports urbains comme dans tous les domaines, l'importance de la qualité de la réalisation, à laquelle le public attache un très haut prix dans son jugement sur les services qui lui sont rendus : le piéton est sensible à la qualité du pavage des cheminements qu'il emprunte, le cycliste n'apprécie pas une piste cyclable mal revêtue, l'usager des transports en commun n'est pas satisfait d'un matériel roulant peu confortable, l'automobiliste critique une voirie en mauvais état et en perpétuelle réparation.

L'exploitation des ouvrages existants ou nouveaux revêt aussi une importance particulière : tirer un meilleur parti du réseau de voirie en

mettant en place un plan de sens uniques, avec couloirs réservés pour les bus et plans de feux coordonnés, ou bien améliorer la vitesse commerciale d'une ligne de métro ou de tramway, ou encore exploiter en opération « corridor » un réseau d'autoroutes urbaines sont des mesures qui permettent, non pas de se dispenser de tout investissement d'infrastructures nouvelles, mais de ne les mettre en place que progressivement, en passant au mieux la période critique de saturation.

Former et informer...

Les problèmes de transports urbains ne peuvent bien évidemment être réglés au niveau central : ils sont, avant tout, l'affaire des collectivités locales qui doivent être parfaitement informées des progrès réalisés dans cette matière et de toutes les possibilités de choix qui leur sont offertes.

La création d'un centre d'études des transports urbains, à vocation interministérielle (équipement et transports) va sans aucun doute dans le sens d'une meilleure intégration des transports et de l'urbanisme, mais les méthodes qu'il mettra au point ne vaudront que s'il attache le plus grand prix à les élaborer et à les perfectionner à partir de réalisations ayant fait la preuve de leur efficacité sur le terrain, et à les diffuser le plus largement possible auprès des utilisateurs, avec le relais des CETE, des DDE, des Ecoles et des CIFP.

Comme tout ce qui touche à la ville, les transports urbains ne se prêtent pas qu'à des spéculations intellectuelles : l'expérience concrète a souvent plus de poids et, sans diminuer l'importance et la complexité des études générales de transports, c'est finalement des réussites ou des échecs sur le terrain que l'on tirera les enseignements qui permettront d'établir la base des transports urbains de demain.

la leçon des villes moyennes

par J. MICHEL, I.C.P.C.

Responsable du groupe opérationnel des villes moyennes.

C'est en février 1973 que l'action en faveur des villes moyennes a été engagée par le Gouvernement. Elle se concrétisait dans des contrats conclus entre l'Etat et les villes, afin d'aider ces dernières à mettre en œuvre un programme d'action global visant à améliorer le cadre et les conditions de vie de la population.

En juillet 1974, la liste des villes avec lesquelles l'Etat s'engageait à conclure des contrats d'aménagement était close : elle comporte 82 villes. Au 1^{er} mai 1976, 28 contrats ont été approuvés par le Gouvernement. Cette procédure, de caractère exceptionnel, devrait s'achever dans le courant de 1978.

Pourquoi une politique des villes moyennes ?

Elle correspond à une double préoccupation. La première concerne l'aménagement du territoire et le rôle que doit jouer cette catégorie de villes dans l'armature urbaine nationale ; la seconde touche à l'urbanisme : il s'agit d'améliorer la qualité des réalisations urbaines, les conditions de vie de la population.

La politique d'aménagement du territoire s'était, jusqu'en 1973, essentiellement attachée à développer les métropoles d'équilibre destinées à contrebalancer l'attraction de la région parisienne. Ce mouvement lancé, le moment était venu de mieux prendre en compte le rôle des villes moyennes ; il ne s'agissait pas tant d'accélérer leur expansion — elles s'étaient largement développées de-

puis 1960 — que d'améliorer leurs atouts pour leur permettre de mieux jouer le rôle qui leur était dévolu. Et parmi ces atouts, la qualité de vie qu'elles pouvaient offrir apparut comme le plus important à un moment où tant de contestations s'élevaient contre les conditions de vie dans les grandes concentrations urbaines.

La qualité de l'aménagement. C'est aussi vers cette époque, 1970-1973, que l'on commençait à se préoccuper activement d'améliorer la qualité des réalisations urbaines, alors que jusque là le souci prédominant était d'ordre quantitatif : il s'agissait de construire massivement des logements, des infrastructures, des équipements. Cette préoccupation de qualité n'était pas réservée aux villes moyennes, mais on pouvait dans ces dernières, où les problèmes étaient moins complexes et les circuits moins obscurs que dans la grande ville, intervenir plus efficacement et, peut-être tester de nouveaux moyens d'actions.

Des premières mesures avaient été prises en 1971 par le Ministre de l'Équipement et du Logement qui adressa à ses services une directive visant à écarter certaines formes d'urbanisme telles que les tours et les barres. Elles furent par la suite complétées en limitant, de façon très stricte, la taille des opérations d'aménagement concerté dans les villes moyennes.

C'est dans cette double perspective, d'affinement de la politique d'aménagement du territoire et d'amélioration de la qualité des réalisations qu'a été lancée la politique contractuelle d'aide aux villes moyennes.

La procédure des contrats d'aménagement

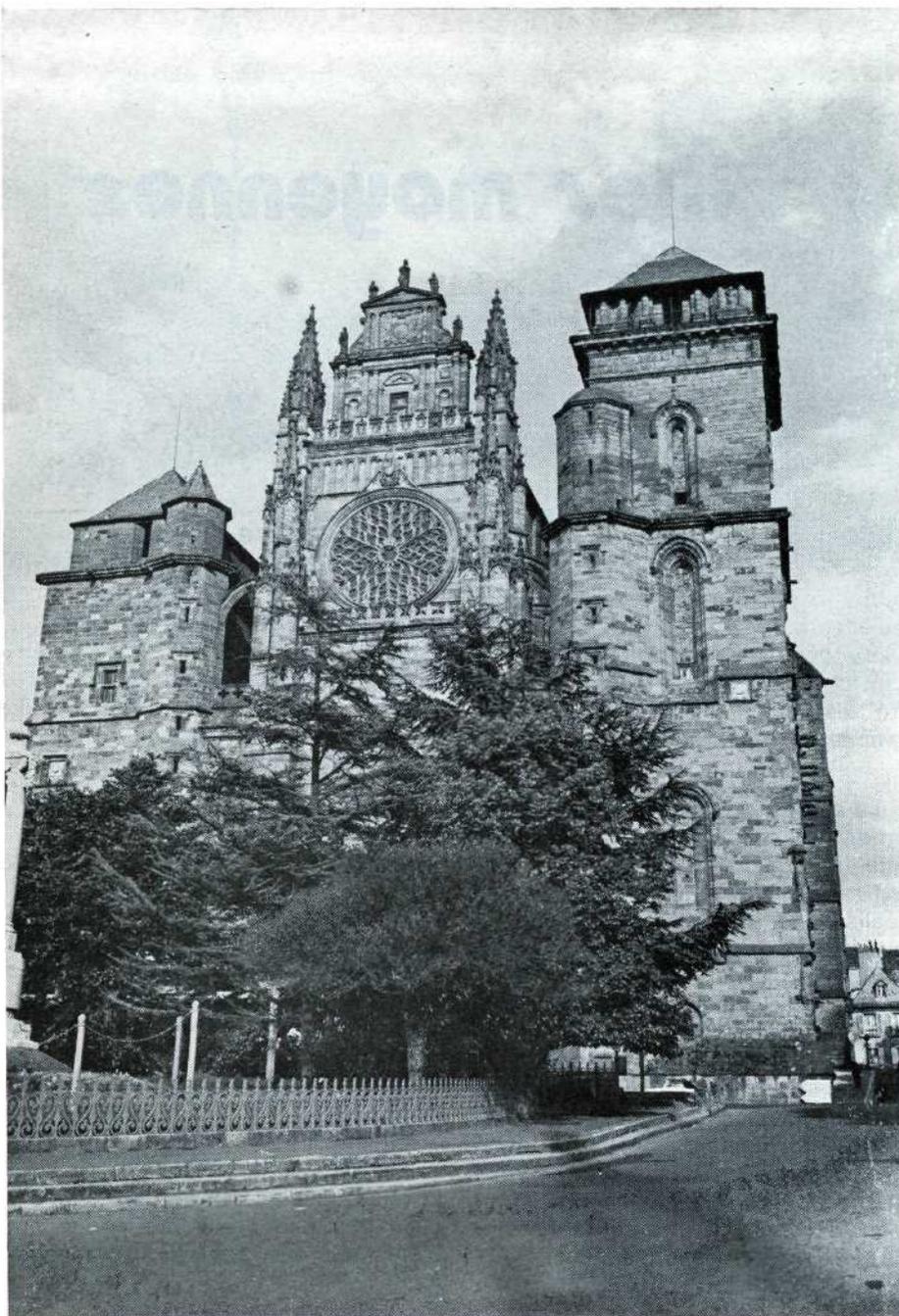
L'aide proposée aux villes par la lettre de M. Olivier Guichard, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, se situait tant au niveau de la conception d'un programme cohérent d'action qu'à celui de son financement, deux soucis majeurs guidant la démarche des pouvoirs publics :

- affirmer la primauté des collectivités locales dans la définition et la conduite de cette politique ;
- inciter les villes, au moyen d'une aide globale, non pas à émettre des demandes de subvention pour tel ou tel équipement mais à formuler des propositions pour la réalisation de programmes d'aménagement.

Démarche originale qui a nécessité la mise en place de structures d'accueil et d'une procédure permettant d'élaborer des contrats d'aménagement.

C'est ainsi que furent créés :

- un groupe opérationnel composé de chargés de mission de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, et de la Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, pour aider les collectivités locales dans la conception et le montage de leur programme,
- un groupe interministériel présidé par le Délégué à l'Aménagement du Territoire et dont le vice-président est le Directeur de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme afin que ces programmes d'action soient établis dans le cadre d'une concertation interministérielle étroite.



Rodez : la cathédrale. Embellissement du patrimoine architectural.

(Rapho)

L'élaboration des contrats

La Municipalité intéressée fait acte de candidature auprès du Ministre de l'Équipement, puis élabore, pendant six mois à un an, avec l'aide de l'ensemble des administrations locales et d'un chargé de mission du groupe opérationnel, un dossier d'intention contenant ses objectifs et les projets envisagés. Ce dossier est présenté

pour agrément au groupe interministériel.

Après avis de ce dernier, la ville affine ses premières propositions en préparant à nouveau, durant six mois à un an, le projet de contrat qui comporte une évaluation financière de chaque action et un échéancier précis.

C'est une lettre ministérielle qui notifie à la ville l'accord du Comité Interministériel de l'Aménagement du

Territoire sur ses propositions. Une subvention globale de l'ordre de 35 % prélevée sur la ligne 65.40 du budget de l'Équipement (D.A.F.U.), lui est alors attribuée au titre des contrats « villes moyennes ».

Cette aide spécifique et exceptionnelle n'a pas pour objet de se substituer à des procédures de financement traditionnel, mais vise à permettre des opérations originales et innovantes, améliorant la qualité de la vie dans ses diverses dimensions (cadre bâti, socio-culturel et économie) et ne pouvant être subventionnées par ailleurs.

Cette subvention est globale et notifiée immédiatement, ce qui permet à la ville de s'organiser sur trois ans pour engager ses travaux sans devoir attendre chaque année et pour chaque opération de nouvelles décisions administratives.

Le contenu des contrats

Le tableau ci-après fait apparaître la répartition par type d'action de l'aide apportée par l'État aux 28 villes ayant conclu un contrat.

Quelques commentaires doivent éclairer la lecture de ce tableau :

1) Le champ des actions couvertes est très varié et concerne la plupart des activités. Le poids respectif des unes et des autres a cependant évolué dans le temps. Partant de l'exemple de Rodez, le premier contrat, essentiellement axé sur l'aménagement du cadre urbain, le contenu des contrats s'est constamment élargi, les villes profitant de plus en plus largement des possibilités offertes par cette procédure : ainsi la rubrique « espaces libres », embellissement, voies piétonnes, patrimoine architectural » qui a souvent, pour certains, symbolisé le caractère superficiel et publicitaire que l'on voulait voir dans les contrats a vu sa part diminuer de 46,7 % pour les sept premiers contrats à 27,6 % pour les sept derniers.

2) L'ensemble des équipements culturels et socio-éducatifs est passé de 15 % pour les sept premiers contrats à 25 % pour les sept der-

Répartition de la dépense subventionnable

	en valeur (MF)	en %
1 - Espaces libres, embellissement, patrimoine architectural	173,2	40,5
2 - Amélioration de l'habitat	30,3	7,1
3 - Rues et espaces piétons	52,4	12,2
4 - Stationnement, voirie	72,8	17,0
5 - Transports collectifs, 2 roues	0,7	0,1
6 - Equipements culturels	18,6	4,4
7 - Equipements socio-éducatifs	44,1	10,3
8 - Etudes, animation, fonctionnement ...	16,1	3,8
9 - Divers	19,7	4,6
TOTAL	428,0	100,0

niers. Le poids très sensible de ce type d'intervention, malgré le niveau élevé de l'aide traditionnelle de l'Etat reflète la variété des situations locales qui s'adaptent mal aux normalisations, mais surtout les exigences croissantes de la population dans ce domaine.

3) La rubrique « transports en commun » est faible. Il semble que l'on se trouve ici devant un problème posé très généralement par les villes, souvent, il faut le dire, mal formulé, et rarement résolu. Mais il est apparu que récemment les administrations responsables ont dû mettre au point des techniques et des modes d'intervention spécifique. Des actions plus lourdes en faveur des transports en commun apparaissent déjà dans les contrats en cours de préparation.

4) Au delà de ces généralités, les contrats passés se sont caractérisés par de nombreuses actions originales ou innovantes ; on citera :

- la caisse locale d'amélioration de l'habitat à Manosque,
- la politique des transports à Alençon, Saumur,
- la Zone d'Aménagement Concertée multisite de Saumur,
- la reprise globale de la Zone Urbanisée en priorité de Perseigne à Alençon,
- les tentatives de traitement des grands espaces libres centraux sur la Roche-sur-Yon,
- l'intégration des personnes âgées à la ville (Dax... ?),
- l'action économique en faveur notamment de la création d'entreprises à Vesoul.

Le souci constant de répondre au mieux aux soucis exprimés par les villes a mis progressivement en lumière certains types d'actions, au début peu abordés. Elles ont en général pour caractéristique de s'écarter du stéréotype traditionnel de l'équipement à construire, fixé de manière souvent normative dans son programme et, parfois dans son architecture, ou des travaux touchant au cadre bâti et au décor urbain ; elles sont en général plus fines, correspondant à la réalisation de compléments à ce qui existe, et touchent aussi au fonctionnement question qui se pose, avec acuité.

Un premier bilan

Au delà des contrats dont ont bé-

néficié les villes, cette politique, par l'originalité de sa procédure de mise en œuvre, par sa souplesse, par la nature des sujets abordés, a offert, d'une manière générale, un champ d'expérience privilégié, qui peut servir de leçon dans un cadre plus vaste.

Les solutions apportées dans certaines villes aux problèmes d'aménagement de quartiers anciens ou de réhabilitation de grands ensembles d'habitat ont été précieuses au moment où l'Etat cherchait à améliorer son mode d'intervention dans ces deux domaines et à le généraliser. Rapport Nora, système des plans de référence et du Fonds d'Aménagement Urbain, plan de relance en faveur des H.L.M... se sont plus ou moins directement inspirés du travail fait dans les villes moyennes.

Mais si la politique des villes moyennes a permis de promouvoir un certain nombre d'opérations innovantes, il n'en reste pas moins que son intérêt essentiel réside dans son aspect « d'outil pédagogique » permettant de faire évoluer les conceptions des responsables. La démarche est globale, donc pédagogique. La réflexion est libre. Il y a apport extérieur (experts...) ; parfois, et de plus en plus, ouverture sur les autres partenaires locaux de la ville. Il s'agit essentiellement de nouveaux modes de penser, moins sclérosés et figés ; de nouvelles façons d'aborder les problèmes et de nouveaux modes de faire. L'aménagement est conçu comme un tout.

Amélioration et préservation de l'habitat traditionnel.





quand **SGE**
traverse les estuaires ...

elle laisse un ouvrage d'art

LE PONT DE SAINT NAZAIRE

SOCIETE GENERALE D'ENTREPRISES

génie civil • travaux publics • travaux industriels
batiment • charpente métallique

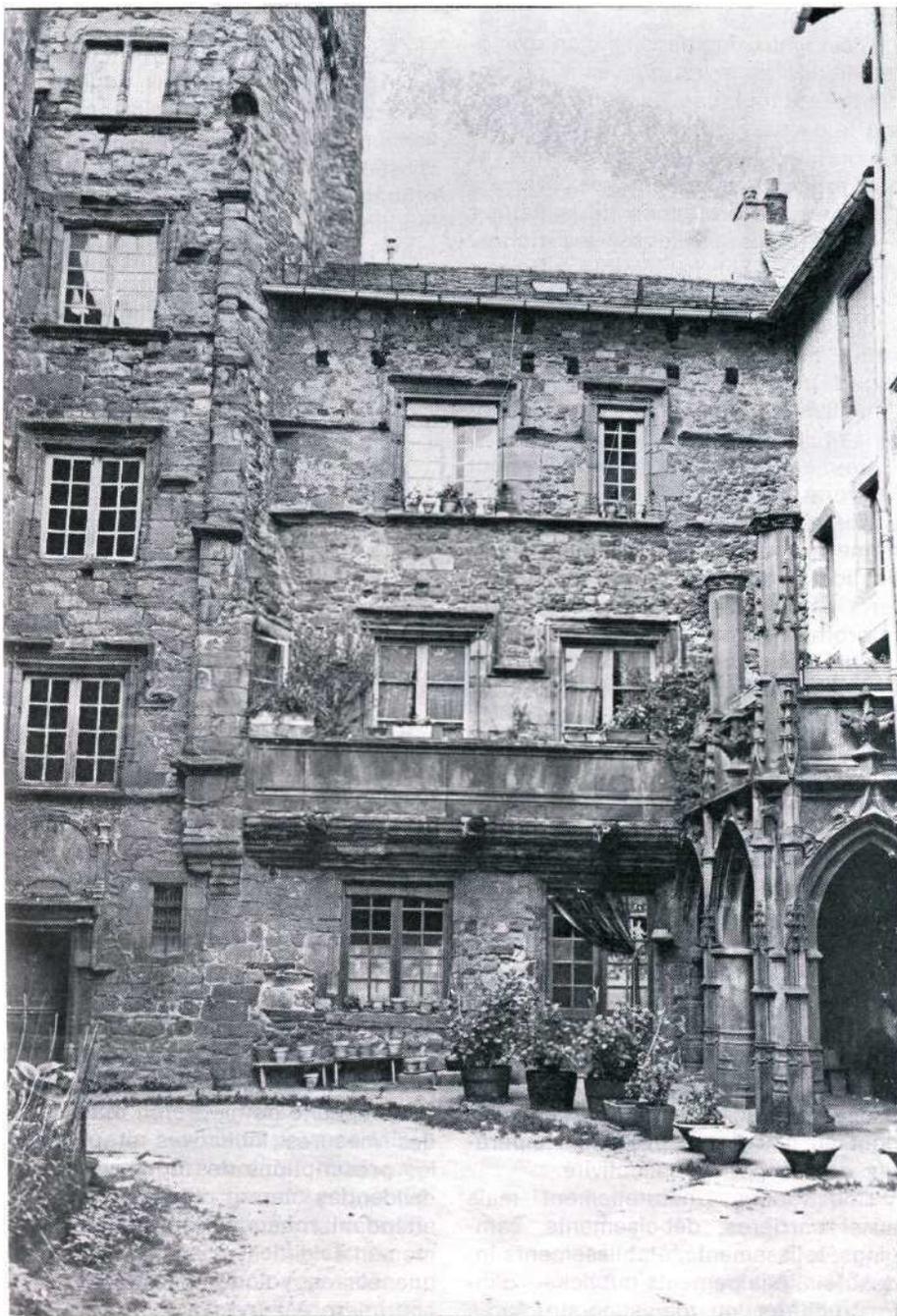
aménager l'espace

par Antoine GIVAUDAN

Sous-directeur du service de l'Urbanisme.

Aménager l'espace c'est aussi respecter les vieilles pierres.

(Rapho)



Pour l'opinion, le ministère de l'Équipement, avec son nom qui n'est pas équivoque, est avant tout le ministère des infrastructures qui se remarquent. Cette fonction, essentielle au pays, occulte un peu le rôle qu'il remplit dans l'aménagement de l'espace français.

Ce rôle couvre l'urbanisme, autre terme dont l'étymologie tend à rétrécir la signification. Aménager l'espace c'est pourtant avoir recours à la panoplie d'instruments, offerts par l'urbanisme, qui évitent que l'urbanisation n'impose sa logique aveugle aux villes et à l'espace rural. Au surplus, ces instruments permettent non seulement d'agir sur l'urbanisation, mais encore sur la plupart des modes d'utilisation des sols, en sorte que l'aménagement de l'espace est largement déterminé par la doctrine que notre Ministère peut avoir de leur usage.

Aménager l'espace, c'est au-delà des pratiques juridiques et techniques, engager toute notre Société dans la nécessité d'avoir, vis-à-vis de l'espace au sein duquel elle est installée, un regard neuf qui soit conscient du patrimoine exceptionnel que la géographie comme l'histoire ont bien voulu nous léguer.

De cet engagement, notre administration n'en a aucunement l'exclusive responsabilité. D'autres administrations sont naturellement concernées et avec elles, les collectivités locales le sont tout autant, sinon plus, puisqu'elles répondent de ce domaine important de leur activité devant les populations. Toutefois, puisque le hasard des attributions administratives nous a confié le Code de l'urbanisme, il nous appartient de parler de cet aménagement et des politiques complexes et diversifiées dont il commence à faire sérieusement l'objet.

Un abrégé d'histoire qui peut en dire long

Notre Société est urbaine depuis peu, même si les villes sont anciennes dans notre pays. Entre 1945 et 1970, l'aménagement est marqué par la reconstruction, puis la construction de logements et la réalisation d'un réseau moderne d'infrastructures urbaines, régionales ou nationales.

Les actions de tous les pouvoirs — nationaux ou locaux — sont animées d'un vouloir réalisateur exceptionnel, quand on les voit avec le recul du passé.

La place qu'occupent l'organisation et l'affectation de l'espace, dans le droit, les budgets et les esprits, est dérisoire. C'est l'ère de la ville expansionniste et l'expansion confère des droits.

C'est l'ère d'une production urbaine quantitative, par nécessité, par goût et presque par orgueil. C'est aussi l'ère de l'unidimensionnel : la dimension urbaine, les valeurs urbaines obèrent les autres valeurs. C'est enfin l'ère du déclin du plan d'urbanisme, inapte à encadrer et moins encore à prévoir l'explosion urbaine et ravalé de ce fait au rang d'urbanisme réglementaire et d'urbanisme d'interdiction.

Il fallait ces rappels pour situer les politiques actuelles et marquer, au delà des apparences, ce qui les différencie radicalement du passé.

Un aménagement pluridimensionnel

On pourrait sous-titrer ce paragraphe plus justement en une longue phrase : « Une tentative d'organiser l'espace en tenant compte du plus grand nombre de facteurs dignes d'être pris en considération ».

Ces ambitions nouvelles naissent avec la loi d'orientation foncière de 1967, piétinent quelques années, puis commencent à s'enraciner dans les sociétés locales, non sans difficultés, non sans échec, non sans succès non plus.

C'est l'ère des schémas directeurs

d'aménagement et d'urbanisme, des plans d'occupation des sols, qu'accompagnent ou accompagneront les programmes d'action foncière, les actions en faveur des quartiers existants, de la qualité architecturale, de l'information vraie des usagers et des citoyens.

C'est le commencement d'un apprentissage difficile pour les élus locaux comme pour les administrations car il faut que les uns comme les autres apprennent à voir et à penser au delà du quotidien, de l'immédiat, de l'urgent, de l'utilitaire et de leurs préoccupations propres et quelquefois égoïstes.

C'est l'intrusion dans l'action d'aménager des facteurs, nouveaux ou anciens, en tout cas souvent négligés par le passé : le temps ; le patrimoine historique ; la qualité des terres et des productions et des exploitations agricoles ; la protection de la nature, l'écologie, les paysages, les richesses du sous-sol, la sécurité juridique des usagers, la clarté du droit, etc...

C'est, de plus en plus, la subordination de l'urbanisation au respect de règles préétablies, la fin de « l'existentialisme urbanistique » qui caractérisait la période précédente.

Ce n'est point — comme pourraient le croire certains esprits — le retour en force de l'urbanisme réglementaire, terme qui n'a d'ailleurs aucune signification si ce n'est celle de discréditer l'idée de plan, mais au contraire le droit de l'urbanisme mis au service des finalités complexes, concurrentes, conflictuelles de l'aménagement.

C'est un effort sans précédent — malgré son insuffisance — dans les budgets ; c'est une mobilisation exceptionnelle des responsables locaux, administratifs ou élus ; c'est un débat nouveau, dans lequel la ville n'a plus tous les droits mais de plus en plus de devoirs, vis-à-vis d'elle-même et de l'espace qui l'entoure.

C'est un effort soutenu — et peut-être une présomption — pour endiguer, canaliser, domestiquer les forces, qu'elles soient publiques ou qu'elles soient privées, qui tendent à utiliser l'espace comme elles l'entendent au lieu de se plier aux impératifs définis par la collectivité.

Constructions naturellement mais aussi carrières, déboisements, campings, lotissements, établissements industriels, équipements publics — d'infrastructures ou de superstructures

— doivent en quelque sorte apprendre à obéir aux prescriptions nouvelles qui leur sont édictées et cela, dans la ville, dans la banlieue, dans la campagne et même sur la mer.

Et c'est aussi les transactions foncières qui sont surveillées et les démolitions qui seront contrôlées ; c'est un pouvoir considérable de la puissance publique sur l'affectation et l'usage de l'espace qui commence à s'exercer pleinement.

Tenir encore cinq ans

On ne passe pas sans douleur, et sans anicroche d'un régime où l'utilisation du sol est en quelque sorte laissée au plus offrant à un régime organisant l'affectation de l'espace en fonction des besoins collectifs et durables, que ces besoins soient publics ou privés.

On n'y passera pas partout en même temps. Et dans certaines villes sans doute, n'y passera-t-on jamais, tant la médication paraît amère. Et cependant il nous faut réussir.

Le ralentissement de la croissance des populations urbaines est favorable à la domestication du développement des agglomérations, à la condition toutefois de ne pas oublier que, même sans surplus démographique, les villes continueront à s'étaler pendant longtemps.

Des habitudes nouvelles doivent prendre vie. Le respect des documents d'aménagement en sera le critère. La sensibilité plus grande de l'opinion publique à l'environnement, à la sauvegarde de la nature constitue un atout. L'intérêt vigilant des milieux agricoles en constitue un autre.

Il faut tenir cinq ans ; il faut au moins cinq ans encore pour valider l'effort accompli, là où il a été accompli. Mais le succès reste subordonné à la capacité de mettre en œuvre, par des mesures incitatives et positives les prescriptions des documents. Les dividendes seront alors perçus. En attendant, chacun doit traverser les moments difficiles en ne comptant que sur sa volonté. Aménager, c'est apprendre à survivre. ■



Pour les jeunes, c'est une évidence.

(Photo Rapho)

le retour de la "petite reine"

par M. PIRON

Administrateur civil, G.E.P. des Yvelines.

« La petite reine » — quel surnom — qui semble plein d'ironie sauf à l'époque du Tour de France — pour un moyen de transport largement détrôné — voire oublié. Certes, les tenants du sport cycliste, ou du cyclo-tourisme ont défendu, vaille que vaille, la place de la bicyclette pour certains usages dans le monde moderne. Mais, en France, la grande vague de l'urbanisation s'est faite dans un oubli à peu près total de la bicyclette, et plus généralement du 2 roues léger. Pourtant un mouvement se dessine et

l'analyse de la situation actuelle peut conduire à dégager des perspectives d'avenir.



La situation actuelle

Le 2 roues léger, cet inconnu, cet oublié.

La ville, qui n'a essayé de la définir et qui n'a échoué à cette tâche im-

possible ? Aussi, et c'est bien normal, l'approche globale illusoire a fait place aux approches fonctionnelles. On connaît la ville des habitants, celle des consommateurs, des automobilistes, celle des amoureux des vieilles pierres ou des espaces verts.

Mais qui a déjà entendu parler de la ville des cyclistes ? Personne. Et pourquoi ? Quelles en sont les causes ?

D'abord évidemment la vogue

trionphante de l'automobile qui, devenant peu à peu mode de transport dominant, se transformait en symbole global d'une civilisation, celle de l'automobile, à laquelle tout devait être subordonné. Dans cette optique, le 2 roues léger devenait inutile, et gênant.

De plus, ses utilisateurs pouvaient se sentir — et d'ailleurs étaient considérés ainsi — comme des survivants d'une ère révolue, voués peu à peu à la dignité d'automobiliste. Ce statut sociologique de seconde zone, tout le monde le ressentait. L'absence, jusqu'à une date récente, de tout groupe de pression organisé et reconnu en faveur des 2 roues en ville en témoigne.

Cette logique globale, les différents documents techniques sur l'urbanisme et les transports l'ont concrétisée et donc aggravée.

Par exemple, les plans de circulation convertissent tous les modes de transports en u.v.p. (unité de voiture particulière). Le taux de conversion des 2 roues en u.v.p. varie de ville à ville, sans que l'on sache très bien pourquoi, de 0,2 à 0,4. Et le résultat des études, exprimé uniquement en u.v.p. sert à définir une politique exclusivement routière. On arrive — et ce n'est pas une hypothèse d'école — à ce qu'un fort trafic de 2 roues, dû à la présence d'une piste cyclable, justifie en fin de compte un élargissement de voirie entraînant la disparition de ladite piste cyclable...

De même, les documents techniques sur les études préliminaires d'infrastructures de transport (EPIT) règlent assez simplement le problème des 2 roues. Les tendances défavorables (— 2 % par an) sont extrapolées à 30 ans. On cite comme justification l'augmentation du niveau de vie qui transformera progressivement l'utilisateur des 2 roues, représenté par une silhouette d'ouvrier en salopette, en cadre avec attaché-case, utilisant une voiture ou le train. Les hypothèses les plus favorables aux transports en commun sont d'ailleurs les plus défavorables, dans ces documents méthodologiques, aux deux roues. On s'est appesanti sur ces 2 exemples, car en fait, dès lors qu'il y a compétition pour l'utilisation de l'espace, prévoir la disparition d'un mode de

transport c'est l'organiser. Et c'est ce qui se fait.

Ces exemples pourraient être multipliés. Par exemple, les urbanisations nouvelles qui ignorent à un tel point le 2 roues que les utilisateurs qui survivent sont obligés de les garer sur leur balcon, et parfois de manifester dans la rue pour se faire entendre.

La signalisation conçue pour les automobilistes, trop haute pour que les 2 roues la perçoivent; les couloirs réservés pour autobus, qui aggravent encore les problèmes de coexistence entre véhicules motorisés et 2 roues, les zones piétonnes interdites aux 2 roues...

Mais malgré cela, des utilisateurs s'obstinent, et les pouvoirs publics reconnaissent peu à peu le 2 roues léger pour ce qu'il est : une réalité diverse et têtue.

Une réalité diverse et têtue.

D'abord, le 2 roues léger en ville constitue une réalité mal connue. On possède, certes, un certain nombre de chiffres sur la part de ce mode de transport dans les déplacements. Elle semble, en 1974, osciller entre 9 % en région parisienne (mais 22 % pour les liaisons banlieue-banlieue) jusqu'à environ 20 % pour des agglomérations comme Nice, Grenoble ou Strasbourg. La diminution de ce taux d'utilisation semble être à peu près enrayée. Mais on n'a que peu d'indication sur les utilisateurs eux-mêmes — bien que les a priori et les affirmations arbitraires ne manquent pas. Citons simplement une étude récente qui distingue — les usagers captifs du 2 roues, par exemple pour des raisons financières ou des raisons d'âge — à l'inverse ceux pour lesquels il devient un mode de transport dominant, par réaction à l'automobile — enfin ceux qui utilisent le 2 roues objectivement, selon ses qualités propres, concurremment avec d'autres modes de transports.

Il serait encore plus intéressant de connaître ceux qui utiliseraient ce moyen de transport si les problèmes de matériel, d'infrastructures et de stationnement étaient résolus — en mettant de côté le problème du statut social.

Notons également un aspect particulier du problème : la part très importante en France — par rapport aux autres pays — des cyclomoteurs. Cela empêchera — mais il faut s'en réjouir — de transposer mécaniquement en France des solutions étrangères.

Il faut donc constater que le 2 roues léger constitue en France une réalité diverse, qui malgré tout, entend survivre d'abord, revivre ensuite. De cela 2 preuves publiques, dans deux domaines différents :

D'abord la circulaire ministérielle du 6 novembre 1974, qui met l'accent sur la nécessité de prendre en compte les problèmes des 2 roues dans toutes les activités dépendant du Ministère de l'Équipement — conception et réalisation des infrastructures de transports, élaboration des documents d'urbanisme, construction de logements et d'équipements publics divers, etc...

Ensuite la création d'un « Comité National des Usagers des Cycles et Cyclomoteurs » (C.N.U.C.C.) (1) qui souhaite être le porte-parole de tous les usagers des 2 roues, plus spécialement en milieu urbain, et agir auprès des pouvoirs publics pour soutenir — ou susciter — toute initiative prise en ce domaine.

Que ce soit dans la pratique quotidienne, dans la lecture de la presse, ou dans les prises de position des pouvoirs publics, le thème de la bicyclette, ou de façon plus générale celui du 2 roues léger, commence à prendre corps. Quelles perspectives d'avenir peut-on maintenant envisager ?

Les perspectives d'avenir

Une conception à affirmer

D'abord il n'y a ni formes urbaines idéales, ni conception générale d'un réseau de transport assurant les déplacements jugés — par qui ? — indispensables selon des normes fixées « objectivement ».

(1) 59, avenue de la Grande-Armée - 75782 PARIS CEDEX 16.



Demain, ce seront les cadres qui iront travailler en bicyclette.

(Photo Rapho)

Il y a des villes, avec leurs quartiers anciens, leurs quartiers nouveaux, leurs relations avec le monde rural environnant, leur tradition historique et leur manière d'être. Au service de ces villes, et de leurs habitants des moyens de déplacements, marche à pied, 2 roues, automobile, transport en commun, etc.... Tous ces modes de transports ont leur rôle à jouer, à la fois d'après des schémas théoriques et l'humble et impérieuse dictature des faits.

Constatons simplement que le 2 roues — ou plutôt les différents types de 2 roues — ont leur vocation propre, leur rôle propre. Dans le système complexe d'où découle la réalité vécue, entre le choix des usagers, les a priori ou les a posteriori des techniciens, les intuitions, les volontés ou les craintes des responsables politiques, aucun mode de transport ne doit à priori être survalorisé — ou totalement dédaigné. Le

2 roues a, à priori, un rôle à jouer. Qu'on lui permette de le faire.

Un rôle à jouer

La spécificité du 2 roues, c'est à l'évidence sa souplesse, sa légèreté — et ce qui est avantage sur le plan de l'utilisation peut se révéler inconvenient sur celui de la sécurité. A l'heure actuelle, deux facteurs particuliers semblent devoir accentuer l'intérêt de ce mode de transport. Citons d'abord de façon générale le souci de la qualité de la vie : gain d'énergie, aspect positif sur le plan « santé physique », mode de transport particulièrement proche des conditions de la vie quotidienne, mais aussi la conscience grandissante de la limite, dans les agglomérations, des possibilités de réaliser, pour les modes de transport réellement motorisés, des infrastructures nouvelles. Celles en souterrain seront, pour des raisons

de coût, évidemment limitées, alors que les réalisations en surface se heurtent de plus en plus à des problèmes d'environnement.

La volonté actuelle de limiter au maximum la rénovation urbaine, et de préserver l'habitat ancien ne peut que renforcer cette constatation.

Alors, si la place réservée aux infrastructures de transport est limitée, ne faut-il pas valoriser le mode de transport qui utilise le moins de place par personne transportée, et respecte le mieux la trame urbaine préexistante ? Cette hypothèse inverse de celle avancée dans les E.P.I.T. mériterait d'être creusée. Mais des approches théoriques de ce genre, si même elles sont possibles, ne permettraient de dégager aucune solution. Seule la réalité vécue répondra — à condition toutefois que certains problèmes soient résolus.

Des problèmes à résoudre

Ces problèmes ce sont les expériences quotidiennes des usagers qui nous les indiquent. Citons, en outre, sans ordre d'importance :

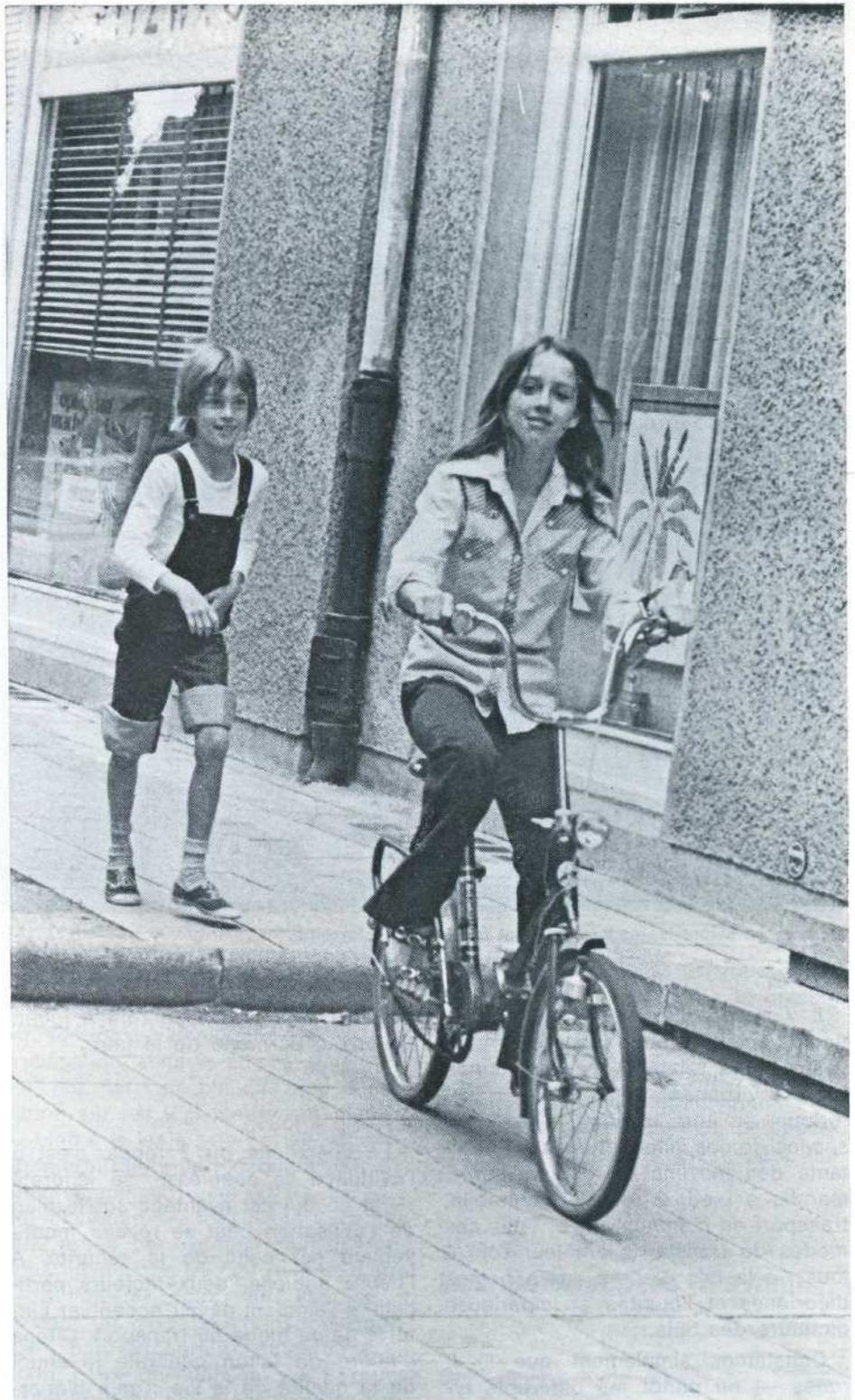
- le stationnement en centre ville, ou près des stations de transports collectifs. Bien souvent, la situation n'est pas décente alors qu'à peu de frais, des améliorations notables pourraient être réalisées,
- des infrastructures mieux adaptées : pistes cyclables, carrefours aménagés, rétablissements de circulation correcte lors de la réalisation de voies express ou d'autoroutes,
- une signalisation plus conçue en pensant aux 2 roues (hauteur des feux etc...). Les progrès réalisés sur l'ensemble de ces points se traduiront inévitablement par des gains appréciables de sécurité,
- un matériel adapté aux usagers urbains, et disponible à des prix raisonnables,
- un système d'assurance, à la fois simple et efficace.

Tous ces problèmes font l'objet de réflexion, de réalisations diverses. Le S.E.T.R.A. a diffusé un guide technique des aménagements en faveur des cyclistes et cyclomotoristes, et de nombreuses séances de travail ont déjà eu lieu dans divers C.E.T.E. pour confronter les expériences et en tirer des enseignements. Enfin, diverses instances, au premier rang desquelles se trouve la D.R.C.R. ont mis en place des moyens financiers spécifiques.

Mais peut-être gagnerait-on à mettre en place une instance de coordination légère, au niveau ministériel, pour mieux organiser la réflexion, synthétiser les expériences et pousser la réalisation de ce que chaque direction, chaque service fait pour son compte, au niveau national comme au niveau local ? La question est posée.

Conclusion

Au fond, quel est le fil directeur de



Un hobby qui redevient un moyen de transport.

(Photo Rapho)

cette réflexion sur la bicyclette et la ville ? C'est que peut-être on peut cette fois, avoir une autre approche de la ville, une autre façon de définir, de rechercher des politiques urbaines. Plus humble, partant des besoins

exprimés des usagers, se défiant des grands mots (formes urbaines, structure) posant et résolvant des problèmes concrets, des problèmes pratiques, cette politique urbaine, saura-t-on la fonder, puis la pratiquer ? ■



(Photo Rapho)

sociologie et urbanisme

par J.-M. VOINOT

La concentration urbaine

La population s'accroît rapidement et tend à se concentrer dans les villes. Voilà les deux grandes causes de l'augmentation progressive de la cadence de construction qui dans notre pays (mais ce n'est pas le seul) est un des grands phénomènes de l'après-guerre.

Après la relative stagnation que l'on a connue en effet jusqu'en 1945, les vibrants discours où le Ministre de la Reconstruction des années 50, M. Claudius Petit, évaluait aux alentours de 200 000 par an la cadence à laquelle il allait falloir construire des logements, firent l'effet d'une bombe. Et, en dehors des initiés, ce chiffre énorme fut considéré bien souvent comme une utopie. N'avait-on pas, déjà, mobilisé toutes les ressources du pays pour reconstruire les villes sinistrées, atteignant une cadence inconnue jusqu'alors, mais encore bien inférieure à ce chiffre ?

Nous en sommes depuis plusieurs années aux environs de 500 000. Sans compter les bâtiments commerciaux, industriels, culturels, administratifs... A ce train là, on sait qu'il suffit de 25 ans pour édifier un volume bâti équivalent à celui qui existait auparavant.

Remarquons que celui-ci se concentre essentiellement autour des villes, mais pas exclusivement. Et que la part prise par les résidences secondaires, la construction en régions ou stations touristiques, n'est pas négligeable, loin de là. Ce qui signifie que si l'économie agricole occupe de moins en moins de personnes, ce qui provoque une concentration urbaine, un phénomène inverse tend à redisperser au moins pendant les heures de loisirs, les citadins qui semblaient voués à l'entassement inconditionnel.

Pourquoi ce phénomène ? Sans doute parce qu'il est désiré et possible.

Il est possible, grâce aux moyens de communication.

L'automobile, sans parler du train plus ancien ou de l'avion plus récent, a remplacé le cheval et la diligence.

Le Français moyen peut aujourd'hui parcourir une distance sans commune mesure avec celle que pouvait couvrir son grand-père.

Les télécommunications nous évitent souvent de nous déplacer en chair et en os, en permettant le contact quasi instantané avec nos interlocuteurs. Mais elles n'ont pas réduit la propension de nos contemporains à se déplacer. Ce serait plutôt le contraire. Sans parler de la multiplication des voyages d'affaires, reconnaissons que de voir un film sur les délices de la vie au bord de la Méditerranée ou à Tahiti nous incite plutôt à nous rendre compte de visu qu'à nous contenter d'une information qui met l'eau à la bouche.

Donc : les citadins qui deviennent beaucoup plus nombreux que jadis, ont une mobilité beaucoup plus grande.

Extensions urbaines et grands ensembles

Où vivent-ils ? Nous venons de le dire, près de la moitié d'entre eux, bientôt, occuperont les quartiers neufs des villes. Or l'énormité des besoins a radicalement changé les procédés de construction. Les immeubles « de rapport » de l'époque du Baron Haussmann ont cédé la place aux réalisations que permet la technique moderne ; jusqu'à 900 logements en un seul bâtiment dans cette ville de la France qui, à ma connaissance, détient là un record. Et plusieurs milliers de logements dans un même grand ensemble.

Les défauts de jeunesse des grands ensembles sont maintenant en grande partie maîtrisés. On a limité la longueur des chemins de grue, la hauteur des tours, diversifié l'architecture en morcelant les grands ensembles en quartiers à échelle plus humaine. On a, aussi rapidement que possible, réalisé les conditions nécessaires à l'éclosion de la vie de relations (commerces, écoles, bâtiments culturels, maisons de jeunes, etc...).

Il y a aujourd'hui de très nombreuses familles qui se plaisent chez elles.

Mais alors : l'exode qui vide les villes aux grandes vacances, puis aux petites (3 fois en 4 mois, Noël, Mardi-gras, Pâques...) et même à la fin de chaque week-end, s'expliquerait-il seulement par la mobilité notée ci-dessus, et par l'attrait des loisirs à la campagne ou sur la neige ?

Ne s'explique-t-il pas aussi par **l'inadaptation de la ville à l'homme ?**

C'est une grave question. Ou le cadre de vie que nous offrons à nos contemporains et aux générations qui les suivent sera favorable à leur épanouissement, ou il contribuera à provoquer de sérieux troubles dans la nouvelle société.

Voici quelques constatations faites notamment par des médecins et des architectes (citons M. Ph. Hardy, architecte, et le Docteur Hazermann) à propos des grands ensembles :

- L'homme juge très différemment les distances horizontales et verticales. 30 m c'est quelques pas à parcourir. A la verticale c'est un immeuble qui déjà nous écrase par sa dimension (plus de 10 niveaux).
- L'habitant d'un immeuble élevé ne voit plus que le ciel vide. Qu'il s'approche alors de la loggia, l'à pic de 15 ou 20 étages le repousse, en proie au vertige.
- Pour peu que l'isolement phonique soit bon (ce qui est moins rare aujourd'hui qu'il y a 10 ou 15 ans), un habitant de grand immeuble collectif vivant seul peut mourir sans que nul ne s'en aperçoive. Le cas s'est produit.
- Veut-on échapper à la claustrophobie ?... on passe sans transition à l'agoraphobie.
- Au delà d'une douzaine d'étages, le taux des troubles mentaux semble augmenter anormalement dans les immeubles collectifs. Il est plus fort dans les étages élevés que dans les étages bas.
- Les Etats riches ont construit des agglomérations de maisons basses ouvertes sur des parcs. Cela n'a pas enrayer l'épidémie de suicides...



L'homme aime-t-il vivre au-dessus des arbres ?

(Rapho)

- Les facultés d'adaptation de l'organisme aux agressions diverses sont considérables (bruit, pollution de l'air, etc...) et l'on s'habitue « à tout ». Mais si elle est longtemps inconsciente, la souffrance est certaine. Elle se révèle souvent très tard ; parfois trop tard.

Pourtant, nous avons fait pour le mieux. Grâce aux règlements d'urbanisme qui ont pris le relais de l'impôt sur les portes et fenêtres, le soleil et l'air entrent largement dans la ma-

jorité des logements qui en étaient privés au siècle dernier. Les surfaces par logement augmentent. La technique s'améliore rapidement. Pourtant le malaise subsiste. Que se passe-t-il donc ?

Éléments nouveaux :

- C'est d'abord l'énormité des besoins : on construit les logements par milliers ;
- Pour y parvenir, il a fallu mettre au point des techniques nouvelles. Le

béton armé permet de construire plus aisément sur 20 étages que la pierre sur 7 étages ;

- L'automobile a envahi les rues et chassé les piétons par l'encombrement, le danger, le bruit et la pollution de l'air ;
- La recherche du confort, la diminution de l'effort physique ont profondément modifié nos habitudes. L'air et le soleil entrent largement dans nos logements. L'habitant d'une villa prend plaisir à tailler ses rosiers et à tondre sa pelouse. Mais l'habitant d'un collectif, s'il demande à voir de la verdure, n'y travaille pas par lui-même. **Se sent-il concerné par l'espace vert collectif ?** Ne lui est-il pas tout naturel de se contenter de payer sa part pour son entretien ?

Tout cela a provoqué l'apparition d'un nouveau visage des villes.

Mais il y a des données qui n'ont pas changé. Certaines tiennent à la nature humaine et méritent qu'on les souligne :

- l'homme, dans ses aspects divers, est fait de contradictions ; son ambivalence est partout :
corps et esprit,
enfant, adulte, vieillard,
homme, femme,
isolé ou célibataire, en famille, en groupe, en société nombreuse, dans la foule,
travailleur, consommateur,
piéton, automobiliste.

Ses exigences sont si variées que sa satisfaction totale n'est pas possible. Il faudra des compromis.

- Son corps (taille, portée de voix, vitesse de marche, besoin de nourriture) ne change guère.

Pas plus que ne changent ses dimensions sociales (réactions vis-à-vis des « autres »).

Son besoin d'isolement à l'heure de la méditation ou du repos (15 m² de chambre individuelle), de contact intime en petit groupe (famille directe) ou de se noyer dans la foule continue selon les circonstances et l'humeur du moment, de s'exprimer à peu près d'une manière immuable.

Le rôle du bâti et celui de espaces libres ne semblent pas avoir beaucoup évolué non plus.

Le domaine bâti c'est bien sûr l'abri,

la sécurité. C'est bien souvent un accessoire indispensable de la vie en société (famille, lieu de réunion, théâtre, etc...).

L'espace libre quant à lui a des résonances profondes et peut être encore plus vives : évasion, soleil, grand air, occupation saine, trêve dans les règlements et convenances (le vêtement par exemple). Depuis que l'effort physique a disparu de la vie quotidienne de beaucoup d'entre nous, c'est aussi le lieu où l'on pratique la majorité des sports. Enfin c'est aussi resté pour beaucoup, avec le jardinage, un moyen de joindre l'utile à l'agréable, de consommer des produits sains que l'on a récoltés soi-même. En un mot, peut-être de retrouver le mode de vie de nos ancêtres.

Et tout cela bien sûr sans renier les instruments de la vie moderne, qui ont rendu possible bien des choses qui auparavant ne l'étaient pas. Instruments qui compliquent bien les choses selon qu'on est en train de s'en servir ou pas.

Rappelons-le en effet :

- l'avion ne permet pas seulement de se déplacer rapidement ; il ouvre un monde enivrant ;
- l'auto, la radio, le téléphone, la télévision, etc... permettent des relations humaines jadis insoupçonnées, etc...

De ces données, qui tiennent à la nature humaine et aux instruments que lui apportent les techniques modernes, certaines sont **mesurables**. Et c'est essentiellement sur leur connaissance que l'on s'est appuyé pour concevoir les villes modernes :

- nombre de familles à loger
- dimensions minima des logements en surface et hauteur sous plafond
- distances entre immeubles en fonction de leur hauteur et de l'ensoleillement souhaité
- séparation des quartiers d'habitations et des zones de travail (bruyantes, laides ou dangereuses)
- capacité des routes de liaisons, etc...

et bien sûr coût.

Car si l'on n'a pas pu donner d'emblée à tous les Français, des villes et

des logements à la dimension de leurs désirs, c'est essentiellement pour des raisons d'ordre financier et économique. On a répondu à leur appel de façon parfois insuffisante ou étriquée, mais on y a répondu.

Mais qu'en est-il des **aspirations non mesurables** (ou non encore mesurables) ou **affectives**, ou intuitives des citoyens ? L'expérience de ces dernières décennies nous donne-t-elle à cet égard des enseignements solides ?

Les désirs exprimés par la population (ou trop souvent ceux qu'on lui prête) correspondent-ils vraiment à des besoins sérieux et profonds ? Ne traduisent-ils pas souvent le conformisme d'une mode ? Ne donnent-ils pas le pas et la priorité à des éléments visibles et secondaires sur des éléments plus sérieux ? Les satisfaire ne revient-il pas à sacrifier un intérêt collectif légitime à un autre exprimé avec plus de vigueur mais peut-être moins justifié ?

Voilà quelques questions qu'on n'a peut-être pas encore posées avec assez de sincérité et surtout de lucidité avant de préconiser certaines des orientations récemment constatées. Il nous faudra essayer de mieux saisir à l'avenir, ces problèmes souvent plus subtils qu'il n'y paraît.

Voici pêle-mêle quelques **bases de réflexion** que nous proposons à tous ceux qui ont une responsabilité dans ce domaine (élus, urbanistes, administrateurs, notamment).

Juger d'un ensemble sur une **maquette** est-il suffisant ? Comment le voir « d'en bas » ?

Les procédés modernes de visualisation représentent un gros progrès sur la seule confection des maquettes, parce qu'ils donnent une assez bonne idée de l'intégration dans le site. Ce n'est pas d'avion, en effet que l'on voit d'habitude un quartier. Certes on aura en général plusieurs points de vue ou belvédères pour l'apercevoir.

Mais il faut surtout l'imaginer « du dedans » comme celui qui va y vivre. Le périscope donne une vision révélatrice de la maquette. C'est le moment de se souvenir qu'il n'y a absolument pas d'équivalence entre une

rue de 10 m bordée d'immeubles de 10 m de haut, et une avenue de 30 m longeant une barre de 12 étages. La seconde pour plus aérée qu'elle soit, est beaucoup plus écrasante.

Reste-t-il un contact entre la mère, préparant son repas au 15^e étage d'une tour, et l'enfant qui joue avec ses camarades dans l'aire de jeux et le bac à sable ? Je crois que non, alors pourquoi construit-on des immeubles élevés ?

Il n'y a plus contact dès lors que l'appel de la mère n'atteint plus l'enfant (6^e étage ?). Ce dernier est alors seul juge du moment de remonter chez lui, à moins que les seuls parents ne puissent se déranger systématiquement.

L'éducation devient un problème, alors même que l'on a prévu des aires de **jeux**. Il semble donc inopportun de loger des familles à jeunes enfants dans des immeubles élevés. Sauf dans les cas où les nuisances au niveau du sol (bruit, danger, pollution de l'air l'emportent sur les avantages ; ce qui paraît être le cas dans certains centres de grandes villes, certainement pas dans les quartiers périphériques. Cela ne remet-il pas en cause notamment une partie des conceptions de Le Corbusier ?

- **L'homme** se plaît-il au-dessus des arbres, en plein ciel, loin de ses semblables ? Oui peut-être s'il a passé sa journée dans la cohue du métro. Mais ne préfère-t-il pas mille fois le contact direct de la nature et son jardin de plain-pied ? C'est sans doute une des raisons du désir général des Français de jouir d'une maison individuelle. C'est la résidence secondaire lorsqu'on ne peut pas en faire la résidence principale.

Mais la femme qui ne « travaille » pas ? Ne ressentira-t-elle pas comme on l'a dit plus haut, un sentiment de claustrophobie ? Il lui faudra donc, pour choisir cette situation, des motifs que l'on rencontre dans les grandes villes (les avantages l'emportent sur les inconvénients) ou une vue exceptionnelle sur le paysage. Ailleurs, elle la refusera au bénéfice d'un contact

plus proche avec la vie du quartier et avec ses voisins.

- Nos grands ensembles n'ont plus de « **cours intérieures** ». Outre qu'il y a des réalités que l'on ne déteste pas cacher discrètement (local à poubelles, fenêtres de locaux de service ou de W.C. qui n'embellissent pas une façade, etc...), il faut voir que l'on supprime ainsi une transition.

L'intimité du logement n'ouvre plus sur l'agréable voisinage de l'îlot ou du village. Elle cesse brusquement devant l'espace public anonyme, ouvert à tous. Le groupe allant de quelques dizaines à quelques centaines d'individus, où on se connaît bien, le « corps intermédiaire » n'a-t-il pas un rôle social irremplaçable ? Ne l'a-t-on pas oublié ? N'a-t-on pas des raisons de le regretter ?

- L'espace vert est-il seulement fait pour le plaisir des yeux et la joie des enfants ? On l'a dit plus haut, il fait dans une certaine mesure « partie du logement » dont il est le prolongement. Mais alors quel est le rôle véritable de ces clôtures que nous avons tendance aujourd'hui à bannir ?

Si bien souvent elles étaient abusives (pas question de revenir aux vrais murs de forteresse que l'on voit encore de nos jours, par exemple, le long des faubourgs de la banlieue lyonnaise), il suffit d'observer un peu pour comprendre que leur rôle était multiple : masquer les parties moins nobles de l'habitat ; maintenir l'existence de petits groupes humains au milieu de la multitude, et sans que cela puisse ou doive fatalement s'interpréter comme une volonté d'isolement. Donner aux habitants des raisons directes de s'intéresser à « leur » espace vert et entre autres de l'entretenir. Briser l'immensité et l'anonymat qui, dans les grands ensembles sans âme de ces dernières décades, avaient sans doute facilité l'apparition de ces bandes de « blousons noirs » dont on s'est plaint à juste titre. Sans compter que le citadin qui s'adonne aux joies du jardinage ou de l'horticulture, a une occupation autrement plus saine pour lui-même et pour la société, physiquement et socialement, que celui qui, privé de



Des espaces « verts » destinés aux enfants.

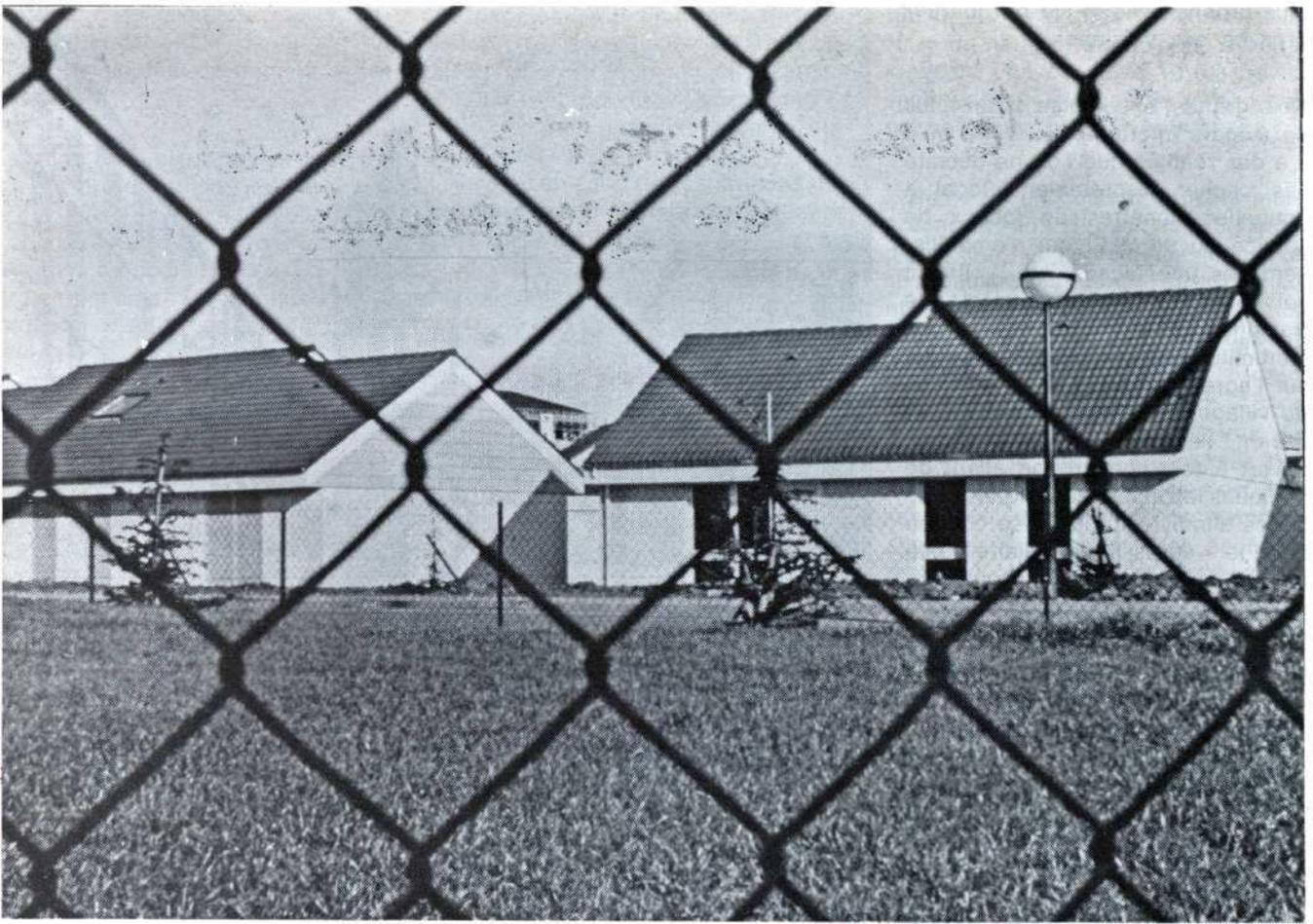
(Rapho)

racines, peut se lancer dans toutes sortes d'activités dont on a de bonnes raisons de craindre les effets.

ne prétendons pas répondre à la question mais nous pensons qu'il faut la poser.

Alors ? Clôtures ou pas clôtures ? Si le mur plein surmonté de tessons de bouteilles est à rejeter comme laid, inefficace et par trop individualiste, on peut se demander si la murette ou la ligne d'arbustes n'ont pas conservé le mérite de représenter la limite au-delà de laquelle on entre dans l'intimité d'une famille ? Nous

- N'est-on pas **trop analystes** ? Nous avons construit massivement pour les nouvelles familles installées dans les villes (ayant en général plusieurs enfants). Bien entendu l'effort essentiel a porté sur les besoins des familles modestes (prime, HLM) puis on s'est avisé qu'il fallait penser au troisième âge avec



L'habitat individuel : clôture ou pas clôture ?

ses problèmes particuliers ; puis aux jeunes travailleurs, ou aux étudiants ou aux handicapés physiques, etc... On a ainsi juxtaposé des immeubles qui ont provoqué la ségrégation dont on se plaint par ailleurs amèrement.

Certes, nous avons des excuses. Pour réduire les prix de revient, on a été conduits à réaliser d'assez gros programmes. Les données techniques adaptées à chaque catégorie d'usagers, ou les réglementations applicables à chacun des organismes gestionnaires (offices HLM, crous, etc...) y sont pour beaucoup.

On se prend alors parfois à regretter l'aimable désordre de certains quartiers ou villages anciens ; voire l'immeuble de rapport du XIX^e siècle, où se rencontraient tout le jour les diverses classes sociales.

- Ne souhaitons-nous pas retrouver les vertus de la « **rue centrale** » des vieilles villes ? A la fois spectacle

lèche-vitrines, spectacle des jolies filles) forum (lieu de contact humain avec les personnes de connaissance), délassément (terrasses des cafés). Alors que nos avenues modernes sont livrées aux voitures et camions, les pistes de piétons perdues dans le vide, nos centres commerciaux dispersés, les « grandes surfaces » drainent l'activité dans des quartiers excentrés où la foule, dense à certaines heures, se côtoie sans se connaître car il n'y a plus d'autre motif de ne trouver là que l'utilitaire : faire ses achats commodément et rapidement.

Depuis quelques années, beaucoup de villes se sont courageusement engagées dans la reconquête de leur centre. On en chasse la voiture pour y retrouver la joie de se promener à pied et de s'attarder à l'aise devant les vitrines. C'est l'éclosion des « zones piétonnes ». Et il faut saluer comme il convient cette prise de

conscience de la primauté de l'humain sur le technique.

Ce n'est à notre avis qu'une étape un peu superficielle. Chez nos ancêtres, les notables avaient des domestiques. L'homme de 1976 n'en a plus. Il les a remplacés par les automobiles. Nous ne savons, aujourd'hui, ni nous passer de ces esclaves mécaniques, ni les remplacer par d'autres moins nuisants et moins dangereux. Et qui n'a pas sa voiture ? A cet égard, nous sommes tous comme des notables.

A quelles conditions alors pouvons-nous retrouver ces lieux de rencontre privilégiés qu'étaient les mails plantés (promenades et jeux du dimanche) ou les rues centrales bordées d'échoppes de nos ancêtres ?

Les grands ensembles excentrés ne répondent pas à cette préoccupation. Si, après l'avoir oubliée, on y a remé-



L'attrait du centre commercial.

(Rapho)

dié par des centres commerciaux, des maisons de jeunes, des bâtiments culturels, des aires de jeux pour les enfants, etc..., on n'a réalisé qu'une animation de quartier. Les grandes surfaces commerciales n'améliorent pas les choses. On s'y entasse pour faire ses emplettes, et c'est tout. Et même dans la toute dernière formule des ensembles commerce-loisirs, où l'on joint l'utile à l'agréable, on ne retrouve pas, c'est certain, l'atmosphère que l'on trouvait dans les centres ville jadis.

Là, on vient aussi pour voir l'architecture du passé, pour retrouver sa propre jeunesse, pour vivre une page d'histoire (qui n'a pas médité quelques instants, allant à Rome par exemple, sur son manuel d'histoire de la classe de cinquième, regrettant du même coup de ne pas l'avoir mieux appris ?). On y cherche aussi à retrouver toutes les classes sociales,

tous les âges des habitants de la Cité, pour un instant de liberté.

Voilà sans doute pourquoi se créent des « zones piétonnes ». Mais cela pose des problèmes que l'on ne parvient à résoudre de façon acceptable que dans quelques cas très heureux. Comment concilier en effet :

Le fait d'habiter une rue piétonne (ce qui peut être séduisant) avec la nécessité d'accéder près du logement avec un camion de déménagement ? Avec la voiture de pompiers ? avec l'ambulance pour les malades ? ou plus simplement avec le lourd panier de la ménagère ? Car notons-le, la livraison à domicile que l'on avance parfois comme une solution n'en est pas une. Ou le parcours commerce-domicile du client est praticable en voiture, ou il ne l'est pas. Et une zone piétonne fermée au client motorisé aura vite fait de décourager aussi le livreur.

Le désir d'y attirer les magasins avec la nécessité, là aussi, d'accès charretier pour les approvisionnements ? Ne restera-t-il que les commerces « légers » ou de luxe, qui ne mettent en jeu que des marchandises de faible poids pour une grande valeur ?

Et à côté d'eux n'y aura-t-il que des brasseries et des restaurants aux terrasses desquelles ce sera divin de boire lentement un demi, un beau soir d'été, en regardant passer la foule.

Ces centres villes, calmés par l'absence des voitures mais « animés » par la foule des piétons, ou par le haut-parleur de quelque disquaire soucieux d'attirer les jeunes par des rythmes lancinants, ne ressembleront-ils pas trait pour trait à ces villages « pittoresques » que je ne nommerai pas, ou à cette prestigieuse « cité »

du sud de la France, où l'on veut avoir passé quelques heures, où le retour au passé, aux métiers artisanaux par exemple, l'emporte de loin sur la nécessaire maîtrise du monde moderne.

Oui, c'est nous semble-t-il une étape. Nécessaire sans doute, car elle témoigne du refus des outrances inhumaines du monde moderne. Mais condamnée dans la mesure où l'on n'aura pas su, ou (le plus souvent) pas pu satisfaire quelques-unes de nos exigences légitimes.

Les zones piétonnes qui réussiront le mieux seront, entre autres :

- celles où l'arrière des immeubles (à la rigueur des flots) seront accessibles en voiture ou en camion ;
- celles où des parkings suffisants auront été aménagés simultanément à proximité immédiate.

Encore doit-on savoir que les grands parkings souterrains collectifs à niveaux multiples sont très chers et sont actuellement peu appréciés sous l'angle de la sécurité personnelle (les femmes seules ne sont pas les seules qui hésitent à les utiliser) et qu'ils ne permettent pas l'entrée et la sortie dans de bonnes conditions d'un flot important et simultané de voitures (sorties de spectacle par exemple).

- celles où, ne pouvant répondre positivement aux conditions ci-dessus, on aura adopté des formules de transition plus souples (il s'agirait moins de rues piétonnes que d'heures piétonnes), quitte à supprimer les trottoirs et, aux heures où le passage des voitures est autorisé, à ce que la priorité reste aux piétons comme il en est, de fait, dans les rues de certaines cités italiennes ;
- et bien sûr, celles où on n'avait pas le choix. Où la congestion du centre était telle qu'il fallait une mesure brutale pour y limiter l'accès aux automobiles.

Mais dans tous les cas, il faut savoir que la perturbation causée dans tout le voisinage est souvent importante. On ne supprime pas les nuisances que l'on a chassées du cen-

tre. On les reporte sur la périphérie. Car ou l'on n'a rien à faire près du centre, et c'est un organe mort ; ou l'on a des raisons d'y aller, et on continuera d'y aller. Les nuisances et les surcharges changeront donc de rues, mais ne disparaîtront pas.

De même que le centre ville a un sens : celui du lieu de rencontre naturel des habitants, demandons-nous quelle est la signification réelle des grands bâtiments d'une ville.

L'Eglise, la Mairie, le Théâtre, etc... parlent à l'âme plus que ne peut le faire le building de 25 étages. L'une exprime la croyance religieuse de toute une civilisation encore profondément marquée de christianisme ; l'autre la victoire de l'égalité et de la fraternité républicaines sur les féodalités moyenâgeuses ; le théâtre reste encore malgré les mass-média, le temple de l'esprit et de culture.

Mais que représente le building si ce n'est une réponse banale et purement technique au problème quantitatif des besoins en logement ? Peut-être dans sa fière élégance, et dans sa gratuité, la Tour Eiffel est-elle un bon exemple de bâtiment moderne où s'exprime la fierté d'un homme et d'une époque, de savoir maîtriser la construction métallique. Mais une tour Maine-Montparnasse, malgré sa beauté plastique, sera-t-elle autre chose qu'un temple de l'argent ?

- N'a-t-on pas, avec cet esprit d'analyse déjà dénoncé plus haut, gravement exagéré dans ses applications, le principe de la Charte d'Athènes en séparant trop radicalement les zones d'habitations et d'industrie par le matelas de verdure entre les deux et l'inévitable égout à voitures pour relier le tout ?

Et ne redécouvrons-nous pas depuis quelques années que le travail, lorsqu'il n'est ni dangereux, ni gênant, peut fort bien s'installer dans les lieux habités ? que l'artisan rejeté dans la zone industrielle est inaccessible, que la femme au travail, si elle est chargée de famille, veut à tout prix un emploi proche de son domicile, etc...

On pourrait encore allonger indéfiniment la liste de ce genre de ques-

tions, auxquelles nos réponses sont encore souvent balbutiantes, voire inexistantes, parce qu'on a mal posé le problème des villes et de leur extension.

Bref, on a logé des milliers de personnes, on leur a, tant bien que mal, donné des emplois, et on leur a, globalement, apporté plus de confort, plus de verdure, plus de soleil que dans bien des vieux-quartiers. Mais a-t-on répondu à leurs aspirations (celles qui s'expriment et aussi celles qui se sentent et se constatent, bien qu'il soit parfois difficile de les discerner clairement). Peut-être pas, malgré notre évidente bonne volonté.

- N'est-ce pas en partie l'explication de l'effarant exode du week-end et des vacances ? qui commence à se concevoir à l'envers : la vraie résidence, le lieu où l'on se sent vraiment revivre, n'est plus la ville où l'on sait seulement qu'il faut bien avoir un pied-à-terre pour les jours de travail ?

Que manque-t-il donc encore à nos villes pour que les Français s'y sentent bien et s'y épanouissent ?

Nous n'avons pas prétendu répondre à cette question. Mais seulement faire ressortir que l'urbanisme est un art autrement compliqué qu'il n'y paraît au premier abord. Un art où, avec des données et des matériaux quantitatifs, il nous faut intégrer des éléments subtils inexprimés souvent, d'ordre sociologique, moral, historique, etc...

C'est l'une des vocations fondamentales du Ministère de l'Équipement que de s'atteler à la tâche. La plupart de ses cadres, Ingénieurs par formation et par vocation, y voisinent avec d'autres, architectes, administrateurs, etc... pour confronter leurs expériences et, modestement, avancer sur cette route où chaque jour il faut accepter de remettre en question ce que la veille encore on croyait acquis.

Ceux qui nous ont précédés ont défriché de larges secteurs dont nous commençons à profiter. Nous commençons depuis quelques années, avec la prise de conscience accrue des valeurs humaines, de la nécessité aussi de dominer les atteintes à la nature, à nous orienter vers des

solutions plus équilibrées que celles dont nous avons cru pouvoir nous permettre de souligner ici les insuffisances.

Peut-être commençons-nous à découvrir ainsi les bases d'un urbanisme nouveau, dont les orientations se dessinent ainsi :

- L'aménagement du territoire et l'urbanisme sont une seule et même discipline globale. Le rôle des grandes métropoles (qualité de la vie culturelle et intellectuelle, large marché du travail) ne peut être rempli par les petites villes, ni même par les villes moyennes. Si leur structure ancienne devient trop pesante, il faut progressivement leur en donner une autre. La solidarité de villes plus modestes, mais proches les unes des autres, et complémentaires, est une direction de recherche à creuser.

- Au niveau de la ville, on ne peut en rester à l'opposition flagrante entre les zones hyperconcentrées dont nous venons de noter quelques défauts graves, et les quartiers de logements individuels qui n'ont pas non plus toutes les vertus. Il y a des formules intermédiaires, difficiles à bien concevoir et à mettre en œuvre, qui semblent assez bien concilier les données techniques et humaines, et qui peuvent être mieux exploitées (individuels groupés, collectifs obliques à terrasses, etc...).

Ce qui est certain, c'est que l'on n'avancera guère en refusant les instruments de la vie moderne tels que l'automobile, mais en les domestiquant et en les intégrant, alors que nous en sommes pour l'instant les esclaves.

La tâche, on le voit, reste immense.

Mais le but à atteindre semble clair à nos yeux, et nous savons maintenant que les solutions passent par une connaissance profonde de la nature humaine, appuyée sur une maîtrise non moins solide des diverses techniques mises en jeu.

L'auteur de ces quelques pages a conscience de n'avoir guère apporté d'éléments de solution originaux. Il s'est efforcé seulement de souligner quelques données du problème. Il a voulu, encore plus, montrer qu'une même passion, une même foi, doivent guider ceux qui, issus de formations et appartenant à des milieux divers, veulent s'y attaquer.

A-t-il réussi à communiquer sa flamme ? Alors il aurait atteint le but qu'il s'était proposé lorsqu'il a commencé de les écrire.

Eviter ça désormais...

(Rapho)



Une politique foncière au service des collectivités locales

par Claude ROBERT

Chef du service des opérations d'aménagement.

Paradoxalement dans le domaine foncier, la mise en place des moyens a précédé la définition d'une politique d'ensemble.

L'explication est historique : le Gouvernement et le législateur ont répondu au fil des ans aux problèmes les plus aigus posés par l'urbanisation en mettant à la disposition des collectivités publiques à la fois des « armes juridiques » et des moyens financiers.

Ainsi en 1962, pour organiser un meilleur coût de développement périphérique des villes, a été créée la zone d'aménagement différé (Z.A.D.) dont l'objectif essentiel — d'ailleurs atteint à l'expérience — est de limiter la hausse des valeurs foncières due à la transformation de « l'usage » des terrains, c'est-à-dire due à la transformation de terres agricoles en terrains à bâtir. Dans ces zones en effet, où elles projettent de réaliser une opération d'intérêt public dans le futur, les collectivités peuvent exercer un droit de préemption sur des terrains faisant l'objet de transaction et s'en rendre propriétaire à un prix dont la valeur est fixée un an avant la création de la zone.

En 1967, la loi foncière a défini les documents d'urbanisme et en particulier les plans d'occupation des sols (P.O.S.) qui permettent d'une part de fixer les densités admissibles dans les zones constructibles et d'autre part de délimiter les zones inconstructibles afin de leur garantir leur vocation agricole ou de « site » protégé.

En 1975, enfin, la seconde loi foncière — s'inspirant sur ce point de la législation des zones d'aménagement différé — a accordé aux collectivités

locales la faculté d'exercer un droit de préemption sur les immeubles situés dans leur domaine bâti (c'est-à-dire dans les zones urbaines des plans d'occupation des sols) et mis en vente par leur propriétaire, et d'acquérir ainsi des biens au « prix du marché » sous réserve qu'il ne soit exagéré.

Dans le domaine financier, des crédits ont été ouverts au sein du budget du ministère de l'Équipement ; cela a commencé par la création en 1964 du Fonds National d'Aménagement Foncier et d'Urbanisme (F.N.A.F.U.), dont l'une des sections comprend des crédits destinés à financer l'exercice du droit de préemption dans les Z.A.D.

En 1967, en vue notamment de faciliter les acquisitions foncières nécessaires au développement des Villes Nouvelles, a été créé un chapitre budgétaire spécial qui permet à l'État — ministère de l'Équipement — d'acheter directement des terrains. L'institution en 1971 de la Caisse d'aide à l'Équipement des collectivités locales a permis à celle-ci de financer des réserves foncières à long terme à l'aide de prêts appropriés (17 ans).

Enfin, le ministère de l'Équipement a obtenu la création d'un second chapitre budgétaire — au sein du titre VI de la nomenclature, c'est-à-dire au sein du titre regroupant les subventions — dans le but d'accorder aux collectivités locales des concours financiers pour constituer des réserves foncières.

L'apparition de ce chapitre marque un tournant dans l'action foncière de l'État en même temps qu'il en concrétise l'axe principal : l'aide aux collectivités locales.

Il est apparu en effet que — sous réserve d'adaptations — ces divers moyens et procédures peuvent être combinés pour fonder une politique foncière globale et cohérente entièrement au service des collectivités locales.

Cette « politique » nouvelle repose sur trois orientations fondamentales.

Première orientation

La politique foncière de l'État vise à faciliter et promouvoir la politique foncière des collectivités locales.

Chacun reconnaît maintenant que les collectivités locales doivent prendre en charge elles-mêmes leur urbanisation, et chacun convient aussi que pour pouvoir le faire, elles doivent en détenir la clé, c'est-à-dire la maîtrise foncière.

Cette constatation a conduit l'État à redistribuer ses moyens financiers. Jusqu'en 1975 en effet, l'essentiel des crédits disponibles du ministère de l'Équipement permettait à l'État d'acheter lui-même des terrains pour son propre compte, parallèlement, avec ses crédits, il venait fréquemment en aide aux collectivités en leur « rétrocédant » les terrain ainsi achetés, son intervention s'apparentant alors à une sorte de prêt. Cette façon de faire a souvent été considérée comme une intrusion dans les affaires

locales et a posé de nombreux problèmes.

C'est pourquoi depuis 1975 le Ministère de l'Équipement s'est engagé dans la voie d'une diminution des crédits d'acquisitions foncières directes de l'État — lesquels sont désormais réservés aux seules opérations d'importance nationale — au profit d'une augmentation corrélative des subventions (figurant au titre VI) aux collectivités locales. Toutefois, celles-ci ne sont pas versées au coup par coup : le ministère de l'Équipement s'efforce de promouvoir au niveau local l'apparition d'une véritable politique foncière, d'où les deux autres orientations de l'action de l'État.

Seconde orientation

La politique foncière a pour rôle essentiel de mettre en œuvre les options d'aménagement des collectivités locales.

Il n'y a pas de politique foncière en soi : il n'y a qu'une série de dispositions au service d'une politique générale d'aménagement, d'équipements et d'habitat.

Cette constatation de bon sens suppose que soient réunies trois conditions :

Il faut d'abord que des options d'aménagement soient définies au niveau où se posent les problèmes, c'est-à-dire au niveau de l'agglomération. Lorsqu'elles sont divisées, les collectivités locales sont désarmées en face des problèmes d'urbanisation : elles les subissent au lieu de les contrôler. Une politique foncière qui se veut efficace passe par un minimum de coopération et de solidarité intercommunale.

Il faut également que les options d'aménagement soient définies au bon niveau, au niveau où se posent les problèmes, c'est-à-dire au niveau de l'agglomération. Lorsqu'elles sont divisées, les collectivités locales sont désarmées en face des problèmes d'urbanisation : elles les subissent au lieu de les contrôler. Une politique foncière qui se veut efficace passe

par un minimum de coopération et de solidarité intercommunale.

Enfin la politique foncière doit anticiper les décisions opérationnelles d'équipement ou de construction : elle doit maîtriser les terrains avant que ne soient lancées les opérations. C'est le seul moyen pour la collectivité non seulement de récupérer les plus-values générées par ses propres interventions, mais aussi d'éviter des surcoûts fonciers catastrophiques pour les finances publiques. La politique foncière doit donc être essentiellement une politique de réserves foncières. Le problème pour l'État est donc de donner aux collectivités locales des moyens financiers propres sous forme de prêts ou d'avances qui leur permettent de « réserver » les terrains pour le jour où elles disposeront des crédits des logements sociaux ou des équipements. C'est en effet une vérité fondamentale que la politique foncière ne peut se trouver incorporée dans la politique de l'habitat ou celle des équipements mais qu'elle doit les précéder ; ce sont donc surtout des formules de « préfinancement » qu'il faut développer pour « pousser » les collectivités à faire des réserves foncières. La solution du problème fourni passe par la prévoyance.

Enfin troisième orientation

La politique foncière encourage les collectivités locales à établir leur propre politique sur ces bases en mouvant leur action dans le cadre d'une méthodologie mise au point par le ministère de l'Équipement (D.A.F.U.) : **les programmes d'actions foncières**. Ces programmes permettent en effet aux collectivités intéressées de traduire leur schéma d'aménagement en une politique foncière globale et cohérente dans le temps (3 à 5 ans) et dans l'espace (agglomération) : en combinant à la fois les moyens juridiques (Zone d'Aménagement Différé par exemple) et les moyens financiers à moyen et long terme.

L'État, pour sa part, favorise le développement des programmes d'action foncière en prenant à sa charge sous forme d'avance ou de subventions la moitié des dépenses prévisibles.

A ces trois orientations fondamentales, il convient d'en ajouter une quatrième dont les effets ne se feront sentir qu'à long terme. Il est souhaitable en effet que les collectivités ne remettent pas systématiquement sur le « marché » les terrains acquis par elles en les « rétrocédant aux utilisateurs ». Le développement de la « concession d'usage des sols » doit permettre aux collectivités locales non seulement de préserver l'accès en conservant la propriété du terrain, mais aussi et surtout de profiter du « rendement » des terrains mieux situés — notamment de ceux qui reçoivent des implantations commerciales ou des activités — en prélevant un juste loyer, ainsi la plus-value est-elle partagée entre la collectivité publique et les utilisateurs. Le développement des formules location à long terme des terrains pose cependant à l'heure actuelle quelques problèmes pratiques, notamment financiers que les pouvoirs publics s'efforcent de résoudre.

Certes, on peut estimer que la politique foncière n'a pas encore réuni tous les moyens qui lui seraient nécessaires et on peut songer à des solutions fiscales. Il n'en reste pas moins qu'une bonne utilisation des moyens actuels permet dans de nombreux cas d'éviter que le « foncier » ne soit le verrou de la politique urbaine mais qu'il en devienne au contraire la clef.

les zones naturelles d'équilibre : une conception nouvelle de l'aménagement

par R. ELADARI

Pendant longtemps, l'aménagement de la région parisienne a été perçu au travers des grands chantiers d'infrastructures, d'équipements collectifs ou de logements. Mais une certaine qualité de vie est aussi fonction d'espaces libres, de nature, de coupures vertes à vocation agricole ou forestière laissées en l'état.

Le problème abordé dans l'article qui suit est celui des espaces ruraux situés au contact d'une grande agglomération ; il a été traité avec plus ou moins de bonheur par le Grand Londres ou le Ranstad (agglomération d'Amsterdam) ; il est formulé ici dans des termes spécifiques à la région Ile-de-France.

Le Service régional de l'Équipement montre par sa participation très active à la doctrine des zones naturelles d'équilibre qu'il est complètement ouvert aux valeurs et exigences nouvelles en matière d'environnement de cadre de vie, de préservation de la nature.

L'auteur de l'article, Directeur de la division des Etudes et Programmes au service régional de l'Équipement, particulièrement motivé par le sujet, renoue ainsi personnellement avec les traditions les plus anciennes du Corps des Ponts et Chaussées en se voulant être pleinement au service de tous, à la ville ou à la campagne.

A. LOUBEYRE, I.C.P.C.

La dénomination de zone naturelle d'équilibre a été lancée au cours d'un Comité Interministériel d'Aménagement de la Nature et de l'Environnement de décembre 1973 par M. Robert Poujade, alors Ministre de l'Environnement. Elle recouvre de fait un concept d'aménagement issu des études entreprises par la Région Parisienne et en dépit d'un succès que la prochaine approbation du schéma directeur va consacrer, elle ne traduit pas d'une façon très heureuse la réalité.

En effet, la notion de Z.N.E. prête à confusion car les espaces auxquels elle s'applique ne sont ni naturels, ni en équilibre démographique ou économique. Il s'agit en effet des grandes zones à dominante rurale qui existent à la périphérie de l'agglomération parisienne ; leur paysage est marqué par des siècles d'activités liées à la production agricole ; leur population, soit environ un demi-million d'habitants, a connu entre les recensements de 1968 et 1975 des taux de croissance annuels moyens de 6 à 7 %, alors que l'ensemble de la région évoluait au rythme de + 0,9 % par an ; par ailleurs elles s'étendent sur plus de 3.000 km², soit le quart de l'espace régional.

Un effort de clarification s'impose donc. Le Service Régional de l'Équipement de la Région Parisienne, qui a joué un rôle important dans la pro-

motion de ce concept d'aménagement et sur qui repose actuellement la responsabilité principale de la mise en œuvre de la politique des Z.N.E., se doit de donner un contenu précis à cette dernière.

Planification spatiale et zone naturelle d'équilibre

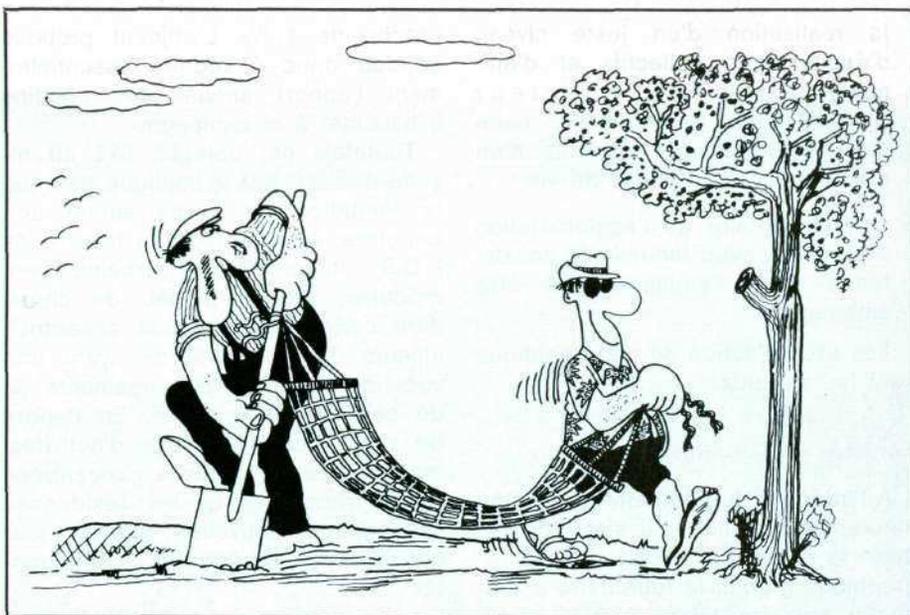
La tendance séculaire de l'évolution de l'agglomération parisienne est une extension radioconcentrique en tache d'huile, à partir du noyau central parisien. Ce développement s'est effectué aux dépens de l'espace rural environnant. Le schéma directeur de 1965 de Paul Delouvrier avait pour principal mérite de proposer un parti d'aménagement polycentrique, rompant avec cette tendance. La croissance régionale devait être orientée suivant deux axes d'urbanisation, jalonnés par des centres urbains nouveaux et séparés par de grandes zones de discontinuité dans lesquelles le caractère rural dominant devait être sauvegardé.

Le schéma directeur, dans ses options essentielles, est resté la charte de l'aménagement de la Région Parisienne car ce parti d'aménagement

est conservé dans sa dernière mise à jour. Cependant, l'expérience des dix années écoulées a montré sa faiblesse pour tout ce qui touche à la préservation de l'espace rural. En effet :

- ce dernier s'est trouvé progressivement grignoté par l'extension urbaine, qu'elle soit sous forme de grands ensembles, de logements individuels groupés ou de constructions dispersées ;
- le développement urbain s'est orienté, en dehors des villes nouvelles, de façon préférentielle sur les territoires où l'agriculture a déjà renoncé à occuper le terrain : vallées, versants de coteaux, lisières des massifs forestiers, qui sont en même temps des sites sensibles du point de vue du paysage ;
- le long des fronts urbains, au contact entre la ville et la campagne, l'exploitation agricole ne peut que pratiquer une tactique de recul élastique, c'est-à-dire se préparer à disparaître ou se transporter plus loin du fait de l'évolution des prix fonciers : au-delà de 3 à 5 F/m², les cultures céréalières, richesse agricole principale de la région, disparaissent, relayées sur une superficie moindre, par les cultures légumières de plein champ jusqu'à 10 F/m², puis par l'agriculture spécialisée (maraîchage, pépinières) jusqu'à 20 F/m². Au-delà, commence la plage des prix où seul l'usage urbain du sol reste possible ;
- plus loin de Paris, le territoire rural subit les effets croissants de la pollution par la ville : rejet des résidus urbains liquides ou gazeux, décharges sauvages etc..., et les exploitants agricoles subissent avec de plus en plus de réticence l'intrusion du monde urbain sous la forme des visiteurs de fin de semaine qui perturbent la production et saccagent les cultures, ou des résidents permanents qui transforment leur habitation secondaire en demeure principale, changeant l'équilibre social et politique des communes rurales.

L'espace rural s'est ainsi révélé être l'espace asservi de la ville, dont il subit les inconvénients et alimente la croissance. Les bourgs qui en constituent l'armature urbaine se sont parfois vus entraînés dans un



L'espace du travail des uns devient l'espace du loisir des autres.

mécanisme absurde de croissance : construire pour loger les nouveaux habitants, construire encore pour donner à ces habitants les équipements collectifs répondant aux besoins des citadins, créer des zones d'activités pour rétablir l'équilibre des finances communales éprouvées par les efforts d'investissement fournis et au bout du compte pour se retrouver dans l'embarras si les activités souhaitées ne viennent pas.

Il est ainsi apparu que les instruments classiques de contrôle du développement spatial de l'agglomération, documents d'urbanisme (dont la couverture est d'ailleurs insuffisante) et action réglementaire, ne suffisent pas à assurer la protection des zones de discontinuité régionales prévues au schéma directeur, car leur effet, la généralisation de l'élaboration concertée aidant, ne saurait vaincre les mécanismes économiques qui règlent les conflits d'utilisation du sol ou les mécanismes encore plus complexes qui régissent la relation ville - campagne lorsque la ville en question est une métropole multimillionnaire.

La politique des zones naturelles d'équilibre est donc simplement **une approche nouvelle de la planification de l'espace rural péri-urbain** ; elle ajoute à l'approche ordinaire de la planification spatiale qui repose sur des mécanismes d'allocation par zone :

- une dimension économique, mettant en évidence les interactions entre les prix fonciers et l'usage du sol,
- une dimension écologique, mettant en évidence les interactions du système ville - campagne, qu'elles soient physiques, biologiques ou humaines.

Contenu concret de la politique des Z.N.E.

Les cinq zones naturelles d'équilibre de la Région Parisienne sont : La Plaine de Versailles, l'Hurepoix, le Plateau du Sud, le Plateau de Brie et la Plaine de France.

La politique d'aménagement de ces Z.N.E. consiste à affirmer qu'à la périphérie de l'agglomération parisienne, en dehors des secteurs d'urbanisation volontaire que sont les villes nouvelles, l'espace rural doit être :

- protégé, afin qu'il garde son identité et son caractère, donc son agrément du point de vue du cadre de vie ;
- valorisé, sous deux aspects : d'une part l'assurance d'une nécessaire pérennité permettra à la production agricole de garder son dynamisme et de poursuivre « la gestion » du paysage, et d'autre part

la réalisation d'un juste niveau d'équipements collectifs et d'animation, l'excès étant inducteur d'urbanisation, garantira aux habitants des services collectifs d'un niveau adapté au cadre de vie ;

- complémentaire de l'agglomération parisienne, avec laquelle la coexistence dans l'équilibre doit être aménagée.

Les axes d'action de cette politique sont les suivants :

Contrôle de l'urbanisation

A l'intérieur du périmètre des zones naturelles d'équilibre, il s'agit de réduire le rythme de croissance démographique global, la fourchette à respecter sera de 1,5 % à 3 % maximum, soit une réduction de plus de moitié, si on le compare aux tendances récentes. Cependant, le taux d'évolution naturel de la population, en l'absence de l'effet perturbateur de l'agglomération parisienne, est

proche de 1 %. L'objectif proposé conduit donc à réduire essentiellement l'apport annuel des citadins s'installant à la campagne.

Toutefois cet objectif, fixé au niveau des S.D.A.U. n'implique pas que la limitation de l'urbanisation soit uniforme. Au plan local, à travers les P.O.S., la croissance urbaine sera modulée, réduite à peu de chose dans certaines communes, accentuée ailleurs dans les bourgs ayant une vocation de pôles d'équipements ou de services de « pays ». En dehors de ces pôles, les zones d'activités, industrielles ou tertiaires concentrées seront proscrites et les résidences secondaires nouvelles verront leur construction sévèrement contingentée.

Le caractère rural dominant des bourgs sera sauvegardé. Le cadre de vie traditionnelle sera maintenu, les constructions nouvelles devront s'insérer dans le tissu existant et respecter les traits spécifiques du patrimoine architectural.

Action économique

Elle peut être conçue en fonction des problèmes spécifiques des catégories suivantes :

— exploitants agricoles :

Il ne s'agit pas en Région Parisienne d'aider l'agriculture comme on aide l'agriculture de montagne. Les exploitations y sont en effet modernes, rentables et compétitives, ce qui compte à une époque où la production vivrière est un atout important dans les échanges internationaux.

Les exploitants agricoles n'aspirent pas à devenir des assistés, mais demandent à être protégés des perturbations provoquées par la présence voisine de la ville, notamment de la flambée spéculative des prix fonciers péri-urbains induite par les espoirs d'urbanisation.

L'affectation agricole des sols doit donc être définie sans ambiguïté dans

La campagne sert trop souvent de dépotoir aux déchets urbains.

(Cliché J. Bruchet)



les documents d'urbanisme et cette mesure confrontée par des actions visant à dissocier les marchés fonciers urbain et agricole. Pour ce dernier, il est proposé que la S.A.F.E.R. de l'Île de France intervienne pour assurer la régulation des transactions et des prix, en assurant le maintien de l'usage agricole pendant au moins une génération. En outre des mesures touchant à l'assiette des droits de mutation ou de succession devraient faciliter le maintien du patrimoine foncier agricole.

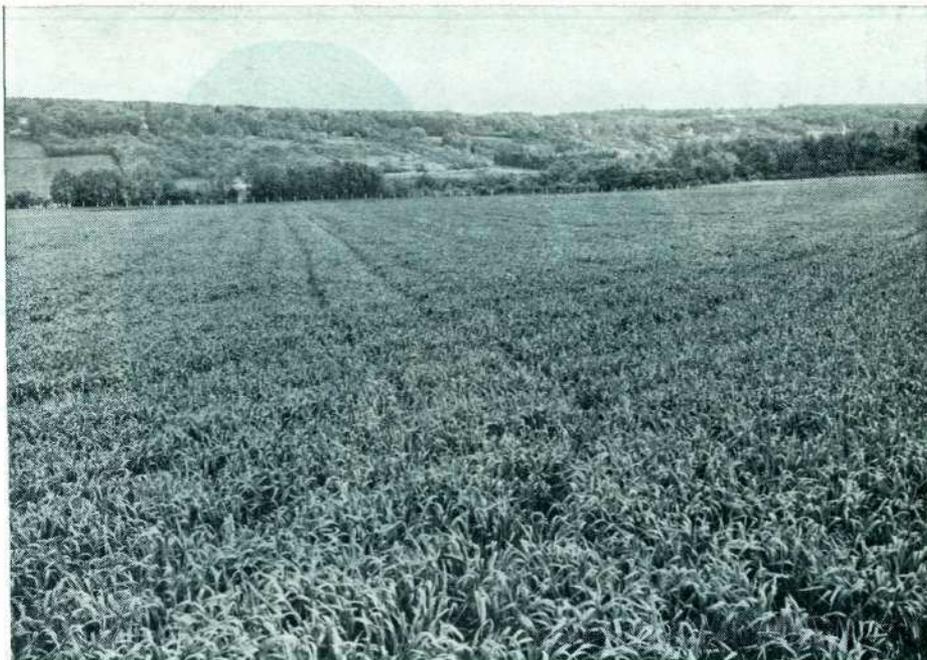
— *citadins résidant dans les bourgs ruraux :*

Les actifs du secteur agricole constituent une minorité de la population des Z.N.E. Le reste est constitué de citadins qui ont choisi de vivre à la campagne. Tous n'ont pas renoncé à disposer de services collectifs équivalents en qualité à ceux de la ville. Pour eux, comme pour les autres habitants, il est donc nécessaire de prévoir un effort d'équipement et d'animation minimum des bourgs ruraux. En particulier il faut prévoir la création d'emplois du secteur de l'artisanat, de la petite entreprise, du commerce de proximité, et le développement des activités de complément comme la vente directe à la ferme, la restauration et les formes d'accueil du tourisme de fin de semaine.

— *communes :*

Le développement des équipements publics pose de très sérieux problèmes financiers aux communes dans l'état actuel de la fiscalité locale. Certaines municipalités des Z.N.E. ont cru que le développement urbain rapide apporterait une solution à ces problèmes. Elles se sont souvent trompées. Il est donc envisagé qu'une aide serait donnée aux communes qui accepteraient la discipline du développement modéré dans l'équilibre. Cette aide consisterait en une priorité dans l'octroi des subventions et une modulation de ces dernières au taux le plus favorable. D'autre part, il est proposé l'attribution d'une part majorée du fonds d'égalisation des charges communales.

Une aide particulière sera donnée aux communes qui acceptent



Les exploitations céréalières de la Région Parisienne sont parmi les plus rentables de France.

(J. Bruchet)

d'avoir une politique d'acquisition et d'aménagement à des fins récréatives et paysagères des sites délaissés par l'agriculture (vallées notamment).

Reconnaissance de la multiplicité des fonctions des Z.N.E. :

En dépit des réticences de leurs habitants, les Z.N.E. appartiennent aussi un peu aux citadins. Il se trouve en effet qu'elles assument simultanément plusieurs fonctions :

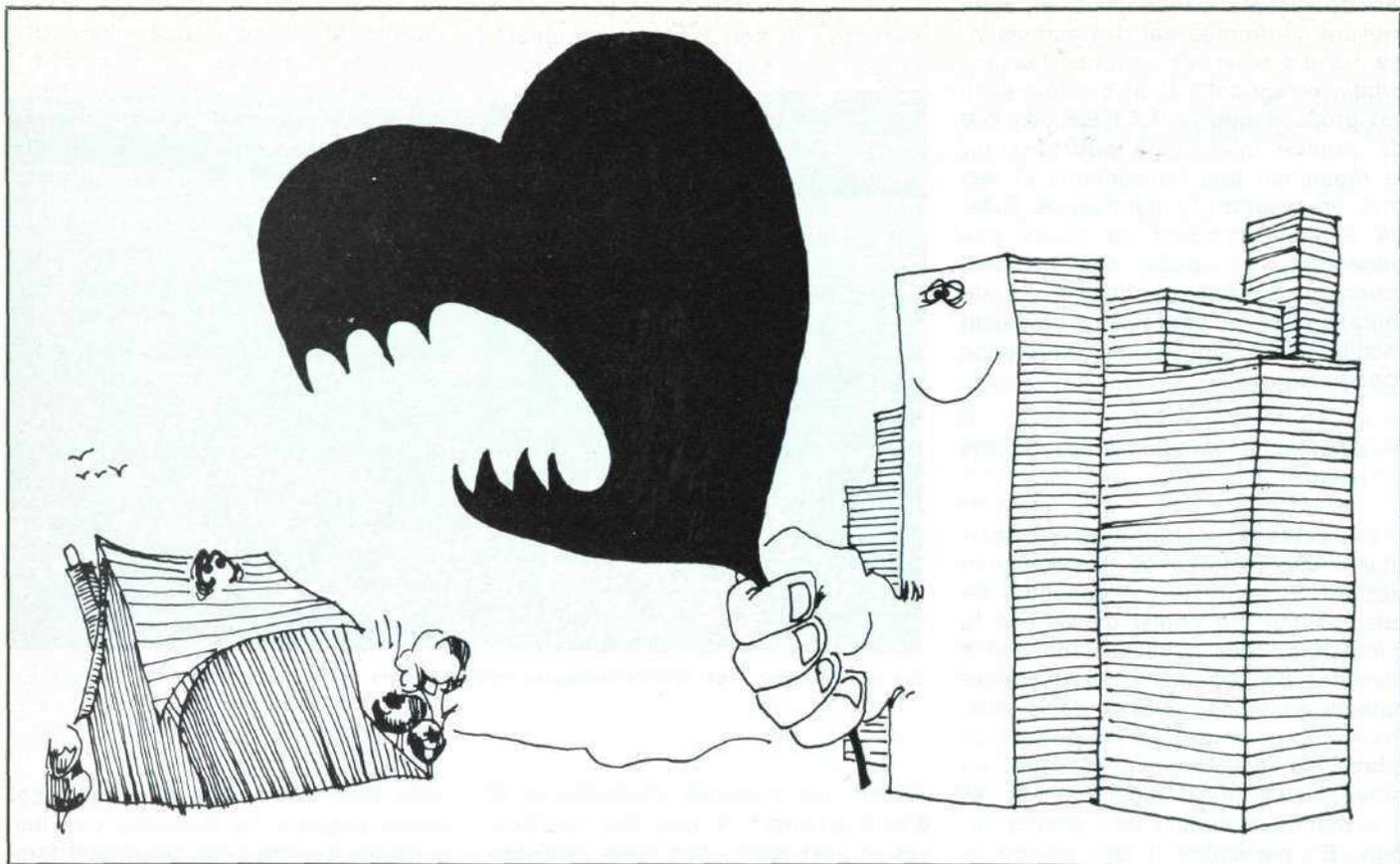
- elles sont le conservatoire du patrimoine naturel, historique et culturel de la région. A ce titre, elles exercent sur l'ensemble des citadins habitant dans l'agglomération centrale une attraction qu'il n'est pas souhaitable de contrarier ;
- certains maillons importants du cycle de résorption des déchets urbains se trouvent dans les Z.N.E.
- les Z.N.E. offrent de vastes possibilités de récréation de plein air et de loisir que recherchent les parisiens et les banlieusards épris du contact avec la nature.

La fréquentation des Z.N.E. par les citadins est donc inévitable, même si elle est mal acceptée par les habi-

tants des premières. Pour que cet usage légitime ne devienne pas une nuisance comme cela se produit lorsque les cultures sont saccagées ou les forêts couvertes d'immondices, il est donc nécessaire d'arriver à la coexistence pacifique entre citadins et ruraux.

Pour cela, il est proposé :

- la mise en place progressive d'une police rurale, chargée en outre de l'application des plans départementaux de lutte contre la pollution ;
- le lancement d'une vaste campagne d'information sur les Z.N.E. Cette campagne vise à mieux faire comprendre la richesse du patrimoine naturel et sa fragilité, à faciliter la solution des problèmes de fréquentation par les citadins, et à amorcer l'affirmation des multiples liens de solidarité possibles :
 - solidarité entre mondes citadin et rural
 - solidarité financière entre les communes qui accepteraient de prendre en main la mise en œuvre et la gestion de leur Z.N.E., auxquelles l'Etat, la Région et le Département pourraient apporter leur aide.



La ville aime tant la campagne qu'elle la dévore.

Mise en œuvre de la politique régionale des Z.N.E.

Pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, et sans doute aussi pour d'autres agents de l'Etat, la politique des zones naturelles d'équilibre est une politique d'aménagement qui sort un peu des sentiers battus : il y a peu de béton à réaliser et pas de grands projets d'investissements ou d'interventions économiques coûteuses. En revanche, ce qui prime, c'est une action d'animation et de pilotage, d'information et de concertation, destinée :

- à faire prendre conscience aux agents économiques et politiques qui représentent le monde rural qu'il existe une solidarité nécessaire entre les Z.N.E. et l'agglomération parisienne ;
- à proposer, dans le cadre des op-

tions du schéma directeur, une direction vers laquelle mobiliser les efforts pour dépasser le conflit ville-campagne afin de le transformer en une reconnaissance de la complémentarité et de la solidarité des deux partenaires.

Ce qui a été réalisé à ce jour est important :

- les cinq Z.N.E. ont été créées, en application d'une circulaire du Premier Ministre,
- un chargé de mission est désigné pour chaque Z.N.E., afin de coordonner les actions à entreprendre,
- un livre vert, document introductif destiné à faciliter la concertation avec les élus locaux sera produit avant l'été de 1976,
- des programmes de mise en valeur seront élaborés avec les élus,
- un programme d'action prioritaire régional Z.N.E. a été retenu. Il permettra, pour la durée du VII^e Plan,

de disposer des moyens financiers et réglementaires nécessaires à la réalisation des programmes de mise en valeur des Z.N.E. ;

mais ce qui reste à faire n'est pas moins important, avant que la politique proposée entre dans l'acquit de l'aménagement de la Région Parisienne.

JOURNEES SPECIALISEES DU SICOB

JOURNEE DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES

La journée des Ponts et Chaussées se tiendra le jeudi 30 septembre, de 14 h 30 à 17 h 30.

Le thème choisi est : « L'informatique de gestion au service du public dans les grandes organisations ». La réunion sera présidée par M. Lhermitte, membre du conseil économique et social, des personnalités de l'administration et du secteur privé, des spécialistes en informatique y participeront.

Les personnes intéressées peuvent faire une demande d'invitation à l'A.I.P.C. qui leur donnera une entrée gratuite au SICOB.

MUTATIONS

M. Michel Barbier, I.P.C., à la D.D.E. de la Sarthe, est, à compter du 1^{er} juillet 1976, muté dans l'intérêt du service au C.E.T.E. d'Aix-en-Provence pour être chargé de la Division Urbaine en remplacement de M. Martin, appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 30 avril 1976.

M. Paul Martin, I.P.C. au C.E.T.E. d'Aix-en-Provence, est, à compter du 1^{er} mai 1976, muté dans l'intérêt du service à la D.D.E. des Bouches-du-Rhône, pour être chargé au Groupe Etudes et de Planification du « Groupe d'Etudes et de Programmation Secteur (B) » « Fos-Berre-Salon-Arles ».

Arrêté du 10 mai 1976.

M. Claude Pairon, I.P.C., à la D.D.E. de la Loire, est, à compter du 1^{er} juillet 1976, muté, dans l'intérêt du service, à la D.D.E. du Bas-Rhin, pour être chargé du Groupe d'Etudes et de Programmation.

Arrêté du 14 mai 1976.

M. Jean Lefebvre de la Boulaye, I.P.C., à la D.D.E. de la Meuse, est, à compter du 16 juin 1976, muté, dans l'intérêt du service, à la D.A.F.U. — Sous Direction des Moyens Généraux de l'Urbanisme — pour être chargé du Bureau du Budget et des Programmes.

Arrêté du 14 mai 1976.

NOMINATIONS

M. Robert Garabiol, I.G.P.C., chargé par intérim des fonctions de Secrétaire Général du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1^{er} janvier 1976, désigné comme Membre attaché au Conseil Général des Ponts et Chaussées et nommé Secrétaire Général du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 29 avril 1976.

M. Michel Malherbè, I.C.P.C., a été nommé Président de l'A.T.I.T.R.A. (Association Technique interministérielle des Transports).

M. Bernard Fauveau, I.C.P.C., au Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, est, à compter du 1^{er} juin 1976, nommé Directeur Départemental de l'Equipelement des Pyrénées-Orientales, en remplacement de M. Poubel, appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 11 mai 1976.

DECISIONS

M. Pierre Marrec, I.C.P.C., au Secrétariat d'Etat aux Transports, est nommé Président de la Commission interministérielle chargée de l'application et de la révision des règlements applicables au transport et à la manutention des matières dangereuses par chemin de fer, par route ou par voie d'eau et à leur manutention dans les ports maritimes, à compter du 6 avril 1976.

Arrêté du 22 mars 1976.

M. Jean-Noël Chapulut, I.P.C., est placé en service détaché à compter du 1^{er} octobre 1975 pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Secrétariat d'Etat auprès du Ministre du Travail (Travailleurs Immigrés) en qualité de chargé de mission.

Arrêté du 20 avril 1976.

M. Paul Gaud, I.C.P.C., en disponibilité auprès de la Société des Autoroutes Paris-Est-Lorraine (A.P.E.L.), est maintenu dans cette position à compter du 1^{er} août 1976 pour une nouvelle et dernière période de trois ans auprès de ladite Société afin de lui permettre de continuer à y exercer les fonctions de Directeur Général.

Arrêté du 21 avril 1976.

M. Jean-Yves Chauvière, I.P.C., en service détaché auprès du B.C.E.O.M., est, à compter du 1^{er} mai 1976, réintégré dans son administration d'origine et affecté au Service Maritime des Ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais pour y être chargé du 2^e Arrondissement « Travaux Neufs ».

Arrêté du 27 avril 1976.

M. Michel Quatre, I.P.C., en service détaché auprès du Port Autonome de Paris, est, à compter du 1^{er} avril 1976, réintégré dans son corps d'origine et mis à la disposition du Port Autonome de Dunkerque, pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, en qualité de Directeur de l'Exploitation.

Arrêté du 27 avril 1976.

M. Gérard Perrot, I.P.C., à la Direction des Routes et de la Circulation Routière, est, à compter du 1^{er} avril 1976, mis à la disposition du Ministère de l'Education, Direction des Equipements.

Arrêté du 27 avril 1976.

M. Michel Bleitrach, I.P.C., à la D.D.E. de la Gironde, est, à compter du 1^{er} juillet 1976, placé en position de disponibilité pour une période d'un an éventuellement renouvelable.

M. Jacques Cotel, I.P.C., mis à la disposition du Secrétariat Général à l'Aviation Civile, Service des Etudes Economiques et du Plan, est, à compter du 1^{er} juillet 1976, affecté à la D.D.E. des Alpes-Maritimes pour être chargé du Groupe Transport du 2^e Arrondissement.

Arrêté du 3 mai 1976.

M. Michel Gérard, I.C.P.C., en service détaché auprès du Ministère de la Coopération, est, à compter du 16 avril 1976, réintégré pour ordre dans son Administration d'origine et mis à la disposition de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (I.A.U.R.P.) pour exercer les fonctions de Directeur Technique.

Arrêté du 3 mai 1976.

M. Claude Coccoza, I.P.C., au Service de Navigation de Belgique - Paris Est, est, à compter du 1^{er} avril 1976, mis à la disposition du Port Autonome de Paris en qualité de Directeur de l'Équipement.

Arrêté du 3 mai 1976.

M. Didier Quint, I.P.C., à la D.D.E. du Rhône, est, à compter du 1^{er} septembre 1976, placé en position de disponibilité pour une période d'un an éventuellement renouvelable.

Arrêté du 5 mai 1976.

M. Jacques Dupaigne, I.P.C., à la Direction de la Construction, est, à compter du 16 avril 1976, mis à la disposition du Ministère de la Coopération en qualité de chargé de mission.

Arrêté du 5 mai 1976.

M. Jean-Claude Leray, I.C.P.C., affecté provisoirement à la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services, est, à compter du 15 mars 1976, mis à la disposition de l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale, en qualité de Directeur du Service Informatique.

Arrêté du 5 mai 1976.

M. Michel Malherbe, I.C.P.C., est, à compter du 12 janvier 1976, mis à la disposition du Ministre de la Coopération.

Arrêté du 5 mai 1976.

M. Antoine Compagnon, I.P.C., est, à compter du 1^{er} octobre 1975, placé en service détaché pour une période d'un an, éventuellement renouvelable, auprès du Centre National de la Recherche Scientifique pour occuper un emploi d'Attaché de recherche.

Arrêté du 7 mai 1976.

M. Jean Beau, I.C.P.C., à la Mission d'Inspection des Zones d'Urbanisation, est, à compter du 1^{er} mai 1976, muté dans l'intérêt du service de la résidence administrative de Paris à celle de Lyon.

Arrêté du 14 mai 1976.

M. Daniel Ladret, I.P.C., à la D.A.F.U., est, à compter du 1^{er} mars 1976, mis à la disposition de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat, en qualité de chargé de mission.

Arrêté du 19 mai 1976.

M. Jean-Marie Garnier, I.C.P.C., en service détaché auprès du B.C.E.O.M., est, à compter du 1^{er} mai 1976, réintégré dans son Administration d'origine et affecté provisoirement à la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services.

Arrêté du 24 mai 1976.

PROMOTIONS

Les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, sont promus Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées à compter des dates ci-après indiquées :

MM. Gilbert Mailhebiau, 1^{er} janvier 1976

André Bonhomme, 1^{er} janvier 1976

Jacques Marcel Deschamps, 1^{er} janvier 1976

Marcel Lafond, 1^{er} janvier 1976

Maurice Legrand, 1^{er} janvier 1976

Pierre Caron, 1^{er} janvier 1976

Robert Garabiol, 1^{er} janvier 1976

Pierre Hervio, 6 avril 1976

Michel Laurent, 6 avril 1976

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, sont promus Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées à compter des dates ci-après indiquées.

MM. Charles Balme, 1^{er} janvier 1976

Henri Genevey, 1^{er} janvier 1976

Raymond Sauterey, 1^{er} janvier 1976

Michel Martin, 1^{er} janvier 1976

Jean Baudoin, 1^{er} janvier 1976

Jean Eruimy, 1^{er} janvier 1976

Marcel Mascarelli, 1^{er} janvier 1976

Pierre Catella, 1^{er} janvier 1976

Pierre Perrod, 1^{er} janvier 1976

Jacques Rousset, 1^{er} janvier 1976

Michel Ternier, 1^{er} janvier 1976

Dominique Cyrot, 1^{er} janvier 1976

Jean Smaghe, 1^{er} janvier 1976

Pierre Romenteau, 1^{er} janvier 1976

Michel Marec, 1^{er} janvier 1976

René Eladari, 1^{er} janvier 1976

Michel Buisson-Mathiolat, 1^{er} janvier 1976

Jean Paulin, 8 janvier 1976

Henri Bachellier, 5 février 1976

Hubert Maillant, 6 avril 1976

Jean-Claude Droin, 6 avril 1976

Claude Lefrou, 6 avril 1976

Jean-François Coste, 8 avril 1976

Jean-Louis Dambre, 8 avril 1976

RETRAITES

M. Jean Duchemin, I.C.P.C., à la Mission d'Inspection Générale de Gestion, est, à compter du 20 octobre 1976, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 5 mai 1976.

M. Pierre Randet, I.G.P.C., chargé de la 6^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est, à compter du 30 octobre 1976, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 5 mai 1976.

DECES

On nous prie d'annoncer le décès de :

M. André Bollard, I.C.P.C.

M. Jean Terrail, I.P.C., survenu le 16 mars 1976.

M. Joseph Lassalvy.

Nous adressons à leur famille toutes nos condoléances.

FORMATION PERMANENTE

séminaire gestion et stratégie dans les entreprises et les services publics

Le séminaire « gestion et stratégie dans les entreprises et les services publics » a été créé en 1975, à la demande et avec l'animation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées du P.C.M.

Une réédition de ce séminaire s'est tenue à l'Hôtel Lutecia, du 18 au 20 mai dernier et il est maintenant possible de faire un premier bilan.

Normalement une première session de chaque séminaire comporte une approche de la confrontation sur des exposés effectués par des grands responsables des secteurs publics et privés ; une deuxième session basée sur l'étude de cas permettra de conforter et préciser les notions acquises au cours de la première session.

L'originalité de ce séminaire consiste dans l'affrontement de deux approches de problèmes similaires de gestion et de stratégie, l'une de ces approches appartenant au secteur public, l'autre au secteur privé.

Les débats qui s'instaurent entre les orateurs et les participants sur le bien fondé et l'efficacité des méthodes employées pour résoudre les problèmes rencontrés, apportent un éclairage en profondeur sur les concepts qui permettent de traduire l'analyse de la dynamique du comportement

de l'entreprise ou du service public ainsi que des personnes qui contribuent à son fonctionnement.

Cette année a été expérimentée l'étude en groupe de travail restreint de l'origine et du sens des divergences mises en évidence au cours du débat général : cette analyse paraît très féconde et méritera d'être développée.

Toutefois l'expérience montre que la connaissance d'un minimum de notions sur l'une ou l'autre des méthodes de gestion et d'analyse stratégique est indispensable pour que chaque participant puisse pleinement tirer parti du séminaire.

C'est pourquoi l'association suggère à tous ceux qui auraient l'intention de participer à la prochaine session de ce séminaire, qui aura lieu dans le courant de l'année 1977, de s'inscrire dès maintenant au service de la formation continue, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, 75007 Paris.

Des documents leur seront envoyés leur permettant de connaître le niveau optimal des connaissances permettant de valoriser au mieux leur participation, et le cas échéant de connaître les stages leur permettant de se perfectionner s'il en est besoin.

Édition 1976 de

**l'annuaire officiel
du ministère de l'équipement**

(et du logement)

souscrivez dès maintenant

indispensable

aux entreprises de travaux publics, aux architectes, aux bureaux d'études, aux urbanistes, et à tous ceux qui doivent être constamment en relation avec les pouvoirs publics.

complet

il contient la somme des renseignements utiles et comporte les principales parties suivantes : administration centrale (cabinet, direction, services, etc...) – services techniques et établissements divers – conseils, comités, commissions – services extérieurs (régionaux et départementaux) – services spécialisés – services et organismes interministériels – services rattachés et organismes divers – ministère des transports – aviation civile – table alphabétique des personnalités et fonctionnaires intéressés.

pour le recevoir

il suffit de retourner le bulletin ci-contre, en l'accompagnant du règlement correspondant (160 F l'exemplaire, ttc et franco), au service de vente de l'annuaire officiel du ministère de l'équipement, 254, rue de Vaugrard, 75740 Paris cedex 15. C.C.P. Paris 508-59.

bulletin à retourner à

annuaire officiel du ministère de l'équipement

254, rue de Vaugrard, 75740 PARIS Cedex 15

firme :

adresse :

références (ou service) :

veuillez m'adresser : ex. de l'annuaire M.E.L. à 160 F.,

soit : F.

réglé par Chèque bancaire ci-joint
par virement postal à v.C.C.P.
PARIS 508-59
(à adresser directement à votre
centre)

sulvant facture (ou mémoire)
en exempl.

Cachet

Date

LE FINISSEUR

BARBER GREENE SA 150

Le finisseur **BARBER GREENE SA 150** rencontre actuellement un très gros succès auprès de toutes les Entreprises Routières de France et dans le monde entier. Bien des Entreprises sont tentées par le finisseur à chenilles — elles acceptent l'obligation du transport sur remorque de chantier à chantier, mais elles reculaient jusqu'à présent devant les inconvénients de la chenille pour les déplacements à l'intérieur d'un chantier. Ces inconvénients ont disparu avec le SA 150. Le train de chenilles caoutchoutées permet une vitesse de déplacement de 10 km/h en soupiesse, sans fatiguer la machine. Le SA 150 se déplace sans marquer, ni déchirer les revêtements terminés. Et par rapport aux trains de chenilles classiques, la suspension sur bogie des galets de chenilles du SA 150 assure un meilleur contact au sol, une meilleure adhérence et une moindre pression au sol.

Le SA 150 est un finisseur moderne. Il fait partie de la gamme 100 hydrostatique BARBER GREENE.

Vous vous êtes peut-être demandés : y a-t-il une mode de l'hydrostatique sur les finisseurs ? ou cela correspond-il à un besoin réel ? Tout le monde a remarqué, dans l'Entreprise et dans l'Administration, qu'un finisseur donne le meilleur uni de chaussée (et c'est la fonction même du finisseur) lorsqu'il travaille de façon continue, régulièrement et surtout sans à-coups. C'est cette constatation qui a orienté les recherches de Barber Greene vers l'hydrostatique. Mais la gamme 100 Barber Greene, c'est en réalité beaucoup plus que l'hydrostatique, c'est une conception du finisseur dans laquelle tous les à-coups extérieurs au fonctionnement de la machine sont compensés automatiquement (Pave command) et où les corrections sont appliquées non plus en tout ou rien, mais de façon progressive (alimentation à vitesse variable et Honeywell proportionnel). Toutes les conditions sont ainsi réunies pour réaliser un uni de chaussée remarquable, qui qualifie ces machines pour tous les chantiers sur lesquels les spécifications et les contrôles sont particulièrement sévères.

POSSIBILITES DE TRAVAIL

- Largeur de base : 3,05 m
- Largeur de 2,44 m à 8,53 m
- Epaisseur de 1,3 cm à 30 cm.

TRAIN DE CHENILLES DU SA 150

Chaque chenille est entraînée par deux barbotins latéraux à l'extérieur, permettant une meilleure répartition des efforts transmis par les chenilles, diminuant ainsi l'usure des galets et des patins.

La longueur des chenilles d'axe en axe est de 3,43 m, donnant une longueur de contact au sol de 2,51 m, leur largeur est de 30 cm. La pression au sol est donc très faible, permettant de travailler sur des formes peu rigides.

La répartition irrégulière des galets permet un meilleur nivellement sur forme irrégulière.

Pour chaque chenille, les quatre galets de l'avant sont articulés deux par deux, ce qui permet un meilleur nivellement, le point d'attache du screed suivant de près le niveau moyen de la base.

Les galets de guidage caoutchoutés sont jumelés, laissant le passage dans l'axe des arêtes de guidage des patins de chenilles, ce qui évite tout risque de déchenillage dans les virages à court rayon, ou sur un obstacle imprévu, ces arêtes ayant une hauteur de 10 cm.

Les patins de chenilles sont reliés de part et d'autre par des maillons rigides pour une meilleure répartition des efforts et une meilleure stabilité sur les terrains meubles. Ces maillons sont à l'abri de l'enrobé et ne peuvent pas s'encrasser.

Les patins sont pourvus d'une plaque en caoutchouc spécial, très dur et très résistant, qui peut être remplacée très facilement sur chantier, étant montée avec un seul boulon.

L'espace entre patins consécutifs n'est que de 5 mm, permettant le roulement sans à-coup des galets porteurs, ce qui est essentiel pour l'uni de la surface de revêtement.

Sur la série 100, et en particulier sur le SA 150, Barber Greene utilise l'hydraulique et l'hydrostatique, pour perfectionner les qualités de finition de la machine. Dans ce domaine, les points les plus importants sont sans conteste : la régulation automatique de la vitesse de travail, l'alimentation à vitesse variable régulée en fonction des besoins, le guidage du finisseur à réponse proportionnelle.

REGULATION AUTOMATIQUE DE LA VITESSE DE TRAVAIL

Les efforts imposés au finisseur sont essentiellement variables. Une rampe, la prise en charge d'un camion augmentent ces efforts. Au tur et à mesure du vidage du camion, l'effort demandé diminue. Avec une transmission mécanique, c'est le moteur qui ralentit ou s'accélère. Avec une transmission hydrostatique simple, la situation n'est pas meilleure ; la pression du circuit hydraulique varie, entraînant une variation de rendement du système, et donc une variation de vitesse de la machine.

Et l'équilibre du screed, donc l'épaisseur du tapis posé change avec la vitesse de pose.

Le SA 150 est hydrostatique, mais, en plus, la vitesse d'avancement est auto-régulée. Le conducteur affiche la vitesse de pose correspondant au profil du tapis mis en place et à la production de la centrale.

Un système électrique compare en permanence la vitesse affichée et la vitesse réelle et agit sur le plateau mobile de la pompe hydrostatique, pour augmenter, ou diminuer le débit. Ainsi, quels que soient les efforts demandés, la vitesse de travail du SA 150 reste la même.

ALIMENTATION A VITESSE VARIABLE REGULEE

Entre autres facteurs, l'équilibre du screed dépend de façon importante du niveau des enrobés sur les vis devant le screed.

Dans les systèmes, « tout ou rien », ce niveau fluctue continuellement entre un point haut et un point bas.

En vitesse variable auto-régulée, et quels que soient les besoins en enrobés, le niveau est stabilisé à la hauteur voulue, sans intervention du conducteur ou du régulateur.

Chaque couple tapis et vis d'alimentation est entraîné par un moteur hydraulique alimenté par une pompe à débit variable. Les variations de débit de la pompe, et donc de vitesse du tapis et de la vis correspondante sont commandées par le déplacement d'un palpeur.

Le mouvement des vis et des tapis n'est pas lié au système d'avancement de la machine, ce qui permet d'alimenter la machine pour des tapis allant jusqu'à 30 cm d'épaisseur.

GUIDAGE DU FINISSEUR A REPONSE PROPORTIONNELLE

En option, la machine peut être livrée avec le système de nivellement automatique proportionnel Honeywell. Il permet de suivre un fil sur un côté et d'imposer la pente transversale grâce à un pendule, ou de travailler avec un fil de chaque côté.

Des systèmes de ce genre sont disponibles pour la plupart des finisseurs. Mais la réponse proportionnelle est une exclusivité Barber Greene pour les séries 100.

Dans le même esprit que les autres équipements du SA 150, il assure une vitesse de correction proportionnelle à l'ampleur du défaut constaté au palpeur ou au pendule. La correction s'effectue sans à-coups, et il n'y a pas de phénomène de pompage. Il en résulte un bien meilleur profil derrière la machine ; c'est aussi une exclusivité Barber Greene.

Le SA 150 peut également être utilisé avec la poutre de nivellement Leveler Barber Greene. Cette poutre repose sur des patins espacés irrégulièrement, de façon à annuler les ondulations de la forme, et articulés en balanciers divisant pratiquement chaque défaut de la forme par 8. On obtient ainsi un profil moyen, très proche du profil idéal qui fournit au système Honeywell proportionnel une excellente référence.

AUTRES CARACTERISTIQUES DU SA 150

Moteur Caterpillar de 105 CV.

Vitesse de travail : infiniment variables jusqu'à 55 m/min.

Vitesse de déplacement : 10 kmh.

Screed :

- lourd, à vibrations en phase, dirigées vers le bas, réglables en fréquence et en amplitude

- 4 vibrateurs sur le screed de base, 2 sur les extensions de 1,50 m, 1 sur les extensions de 0,60 m

- chauffage : 2 brûleurs au fuel sur le screed de base, 1 sur chaque extension de 1,50 m.

Trémie : à bords relevables hydrauliquement ; capacité 5,10 m³.

Poids : 16,7 tonnes.

STIME

5, avenue Montaigne
75363 Paris, Cédex 08
Tél. 261.51.84

DIRECTION GENERALE :
301 AVENUE BOLLÉE
72005 LE MANS CÉDEX
TEL (49) 84.58.60
TELEX 720 773

S.A. AU CAPITAL DE 6 907 500

SIÈGE SOCIAL :
58, PLACE DU MARCHÉ SAINT HONORE
75001 PARIS
TEL. 261.50.46
TELEX 670 893

LE MANS - PARIS - CAEN - ROUEN - BLOIS
LA ROCHELLE - ANGOULÊME - MARSEILLE - METZ

BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

HEULIN

RÉPERTOIRE DÉPARTEMENTAL DES ENTREPRISES

SUSCEPTIBLES
D'APPORTER
LEUR CONCOURS
AUX ADMINISTRATIONS
DES PONTS
ET CHAUSSÉES

ET A TOUS LES AUTRES
MAITRES D'OUVRAGES PUBLICS
PARAPUBLICS ET PRIVÉS

01 AIN

Concessionnaire des planchers
et panneaux dalles « ROP »
Les Préfabrications Bressanes
01-CROTTET - R.N. 79 près de Mâcon
Tél. 29 à Bagé-le-Châtel

05 HAUTES-ALPES

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**
Tous travaux routiers
Route de Marseille - 05001 GAP - B.P. 24
Telex : ROUTMIDI 430221
Tél. : (92) 51.03.96

13 BOUCHES-DU-RHÔNE

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**
Tous travaux routiers
Zone Industrielle - 13290 LES MILLES
Tél. : (91) 26.14.39
Telex : ROUTMIDI 410732

ENTREPRISE DE MAÇONNERIE
PHILIPPE SCHIANO
Immeuble Méditerranée
Avenue de la Viguerie - 13260 CASSIS
Tél. 01.07.00

20 CORSE

ENTREPRISE DE
TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENTS
RABISSONI s.a.
Société anonyme au capital de 100.000 France
Gare de Mezzana - Plaine de Perli
20000 SARROLA-CARCOPINO

**SOCIÉTÉ T.P. ET BATIMENT
Carrière de BALEONE**
Ponte-Bonello par AJACCIO
Tél. 27.60.20 Ajaccio
Vente d'agréats et matériaux de viabilité
Tous travaux publics et Bâtiment

26 DROME

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**
Tous travaux routiers
Route de Mours
26101 ROMANS - B.P. 9
Télex : ROUTMIDI 345703
Tél. : (75) 02.22.20

38 ISÈRE

— CHAUX VIVE
— CHAUX ÉTEINTE
50/60 % Ch. Libre
— CHAUX SPÉCIALE pr enrobés
20/30 % Ch. Libre
— CARBONATE DE CHAUX
(Filler Calcaire)
Broyeur à boulets
Sté de CHAUX et CEMENTS
38 - SAINT-HILAIRE DE BRENS

39 JURA

Sté d'Exploitations et de Transports **PERNOT**
Préfabrication - Béton prêt à l'emploi
Rue d'Ain, 39-CHAMPAGNOLLE Tél. 83
Sté des carrières de Moissy
39-MOISSEY

59 NORD

Ets François BERNARD et Fils
MATÉRIAUX DE VIABILITÉ :
Concassés de Porphyre, Bordures, Pavés en
Granit, Laitier granulé, Sables.
50, rue Nicolas-Leblanc - LILLE
Tél. : 54-66-37 - 38 - 39

62 PAS-DE-CALAIS

BEUGNET
(Sté Nouvelle des Entreprises)
S.A. au Capital de 5.200.000 F
TRAVAUX PUBLICS
53, bd Faidherbe - 62000 ARRAS

63 PUY-DE-DÔME

BÉTON CONTROLE DU CENTRE
191, a. J.-Mermoz, 63-Clermont-Ferrand
Tél. : 92-48-74.
Pont de Vaux, 03-Estivareilles
Tél. : 06-01-05.
BÉTON PRÊT A L'EMPLOI
Départ centrale ou rendu chantiers par
camions spécialisés • Trucks Mixers •

67 BAS-RHIN

EXPLOITATION DE CARRIÈRES DE GRAVIERS
ET DE SABLES -- MATÉRIAUX CONCASSÉS
Gravière du Rhin Sessenheim
S.A.R.L. au Capital de 200.000 F
Siège social : 67-SESSENHEIM
Tél. : 94-61-62
Bureau : 67-HAGUENAU, 13, rue de l'Aqueduc
Tél. : 93-82-15

93 SEINE-SAINT-DENIS

s.a.r.l. DEVAUDEL
FOURNITURES
INDUSTRIELLES
73-75, rue Anselme - 93400 SAINT-OUEN
Tél. 254.80.56 +

94 VAL-DE-MARNE

ENTREPRISES
QUILLERY SAINT-MAUR
GÉNIE CIVIL — BÉTON ARMÉ
— TRAVAUX PUBLICS —
8 à 12, av. du 4-Septembre - 94100 Saint-Maur
Tél. 883.49.49 +

FRANCE ENTIÈRE


**Compagnie Générale
des Eaux**
Exploitation : EAUX
ASSAINISSEMENT
ORDURES MÉNAGÈRES
CHAUFFAGE URBAIN
52, rue d'Anjou - 75008 PARIS - Tél. 265 51 20



RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (Val-d'Oise) - Tél. : 989.04.21 +

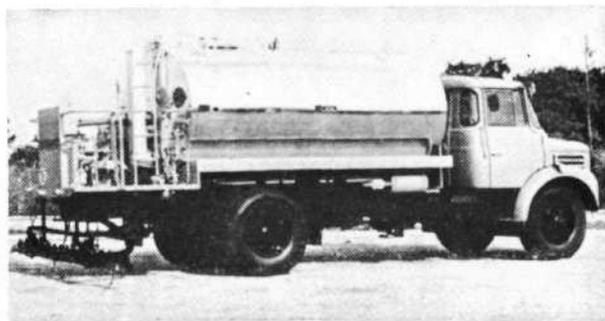
TOUS MATERIELS DE STOCKAGE, CHAUFFAGE ET EPANDAGE
DE LIANTS HYDROCARBONES

ÉPANDEUSES avec rampe

- Eure et Loir
- Jets multiples à commande pneumatique

POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



Équipement épandeur à transmission hydrostatique
et rampe à commande pneumatique

STOCKAGE et RÉCHAUFFAGE de liants :

- Citernes mobiles
- Spécialistes de l'équipement des installations fixes

(300 réalisations)

DEPUIS 1911, LES ÉTABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISENT DES MATERIELS D'EPANDAGE

toujours plus

**de voitures modernes
de stations mieux équipées
d'escaliers mécaniques
de couloirs de circulation**

la **RATP**

**des hommes
des moyens
au service de ses clients**