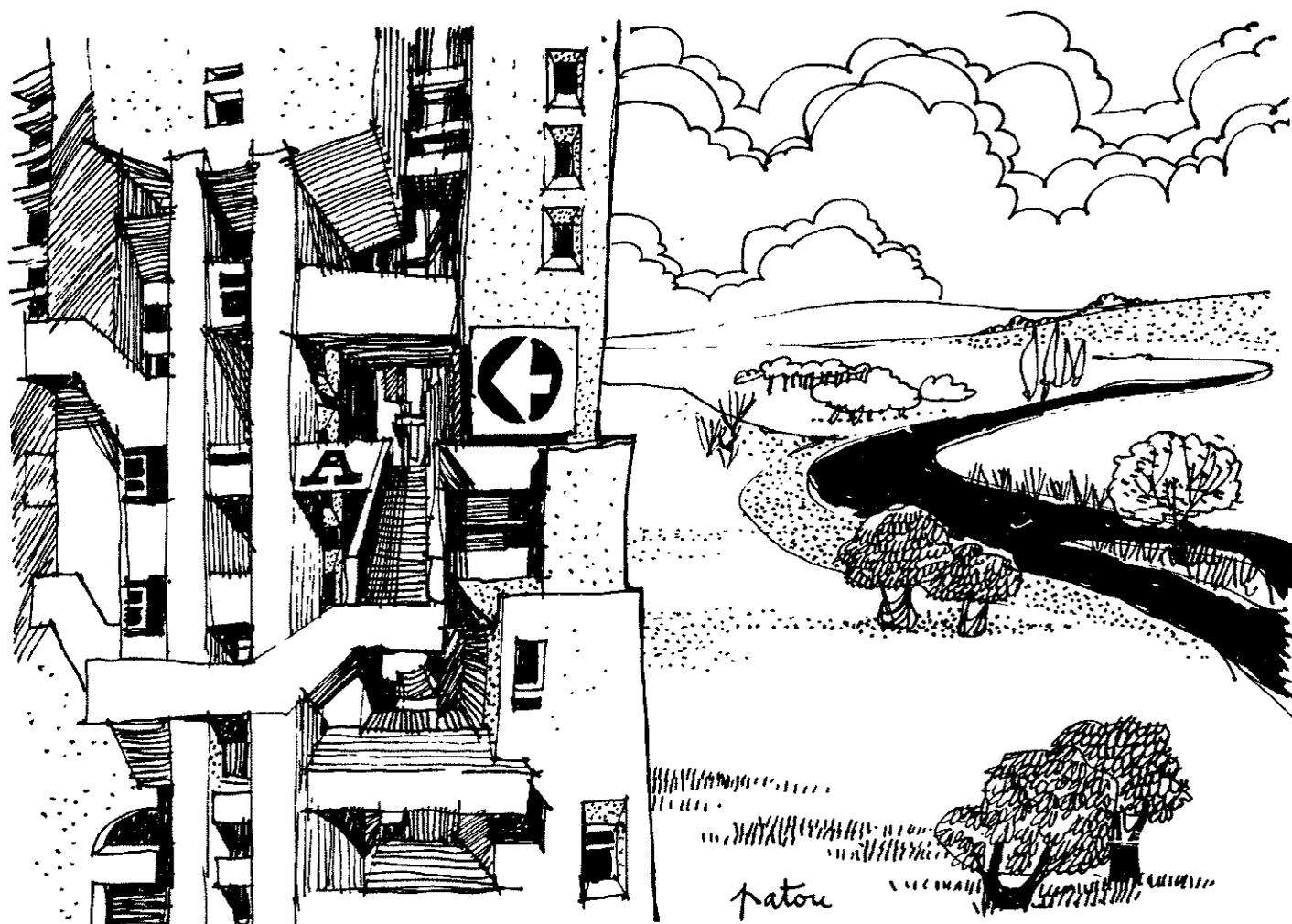
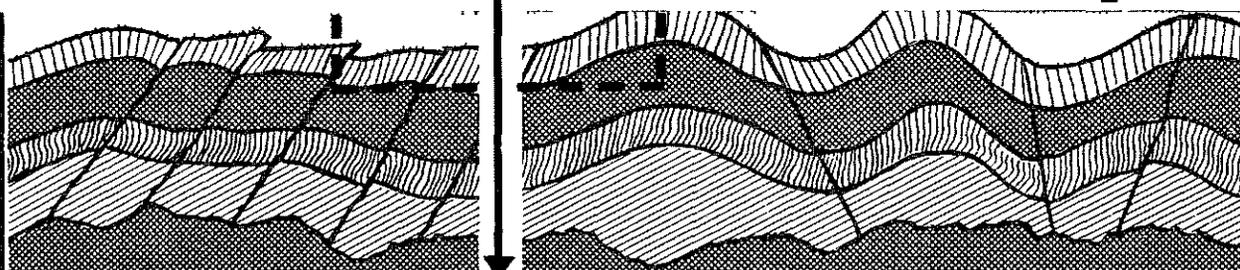


Réflexions sur l'Urbanisme





Générale | Géotechnique



ETUDES DE SOLS ET DE FONDATIONS

SPECIALITES

1

**DOMAINES
d'ACTIVITE**

2

**TECHNIQUES
de RECHERCHES**

3

**ETAPES
de
l'INTERVENTION**

4

Générale Géotechnique

4, rue de Cicé - PARIS VI^e
TEL. 222.41.15 et 57.14 548.66.00

Sommaire

La Page du Président	25
Table ronde groupant notamment des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, des Architectes, des Economistes, des Sociologues sur les thèmes suivants :	
— Bilan de la planification urbaine depuis 10 ans	27
— Les groupes locaux en tant qu'acteurs de la planification urbaine ..	33
— Information et Participation	41
— Préalables à une politique urbaine globale au niveau de l'agglomération	47
— Politique foncière	53
Interview de Mme Brigitte GROS, Conseiller général d'Aubergenville, Maire de la ville de Meulan, auteur de « Quatre heures de transport par jour »	59
Les Associations de quartier et le Pouvoir urbanistique : Etude de deux cas à Nancy, par M. François BORELLA, Professeur à l'Université de Nancy	67
Les Idéologies implicites dans l'Urbanisme, par M. J.-P. LACAZE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Chef de la Mission d'Etude de la Ville nouvelle du Vaudreuil	71
Vers un paysage global de l'habitant au professionnel, par M. Bernard LASSUS, responsable du Centre de Recherche d'Ambiances, Professeur à l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts	77
Mutations, Promotions et Décisions diverses	91

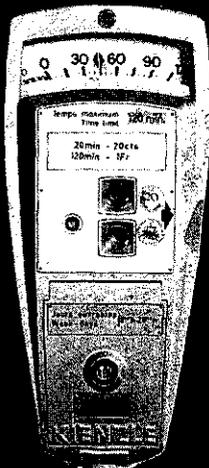
Photo de couverture : Dessin de M. PATOU, Architecte D.P.L.G.

Tarif abonnement : Un an France et Etranger 100 F (pour l'Etranger frais de port en sus).
Prix du numéro : 10 F.

LXVIII^e année - n° 5 - mensuel

RÉDACTION : 28, rue des Sts-Pères, Paris-7^e LIT. 25.33
PUBLICITÉ : 254, rue de Vaugirard, Paris-15^e LEC. 27.19

parcmètres

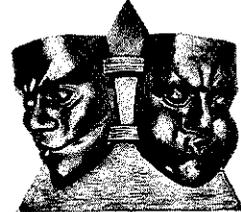
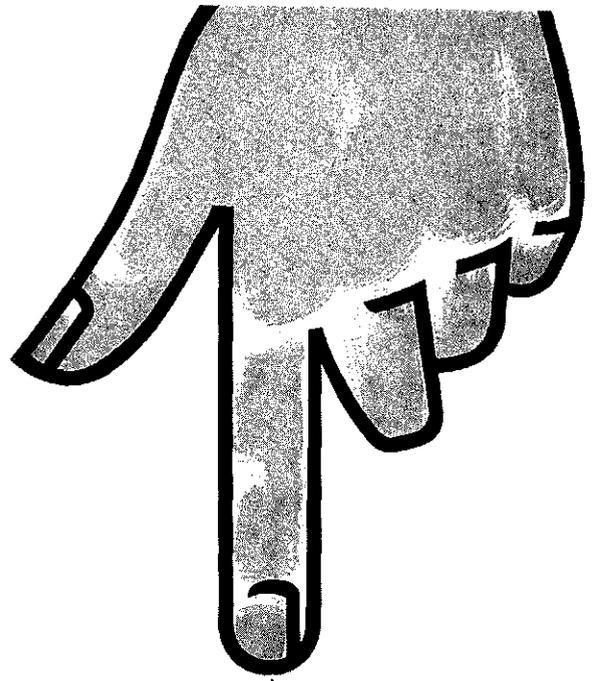


vente
gestion
exploitation

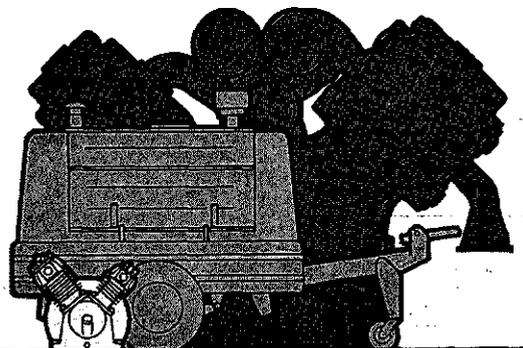


REFERENCES INTERNATIONALES
ET FRANÇAISES
MECANISME UNIVERSEL
RESEAU TECHNIQUE REGIONAL

OMA DÉPARTEMENT Z.I. Av. Gzy-Lussac et Arago Tél. 920 90.35
KIENZLE 91 - CHILLY-MAZARIN - Telex 69.423



ilya un
compresseur d'air
Spiros pour vous



75. RUE DENIS-PAPIN, (93) PANTIN - TEL 844 44 00

LA PAGE DU PRÉSIDENT

Ce numéro de mai 1971 du bulletin du P.C.M., consacré à l'Urbanisme, est pour le Président de l'Association, désigné dans les conditions fixées par les statuts de 1947, l'occasion de s'adresser une dernière fois à ses camarades des Corps des Mines et des Ponts et Chaussées, et aux lecteurs du bulletin.

A l'heure où j'écris, est engagée la procédure des élections prévues pour les nouveaux statuts proposés par le Comité que je présidais, et approuvés par l'Assemblée Générale du 31 mars. Ces élections sont organisées en toute indépendance pour chacune des Sections Mines et Ponts et Chaussées ; la compétition est réelle, la liberté des électeurs totale, et leur choix détermine l'action du P.C.M. pour les deux années à venir.

Personnellement, j'ai estimé que les fonctions électives qui m'ont été récemment confiées m'interdisaient, pour des raisons de temps disponible, d'envisager une candidature pouvant aboutir à mon maintien à la présidence de l'Association. Mais ce n'est pas sans regrets que je m'éloigne ainsi des instances du P.C.M. auxquelles je participe pratiquement depuis 10 ans.

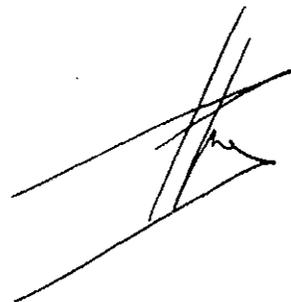
Cette époque a été riche en mutations dans tous les domaines ; et le palier que nous atteignons doit être considéré comme un point de départ, point de départ de nos réflexions, point de départ de nos actions.

L'Urbanisme est précisément un domaine privilégié de réflexion et d'action, non seulement pour les Ingénieurs de nos Corps, mais pour toutes les Autorités et pour tous les habitants des villes.

Je remercie sincèrement les responsables de la préparation de ce numéro qui y ont consacré beaucoup de temps et de talent, et tous ceux qui ont participé à sa rédaction.

Nos lecteurs y trouveront un bilan et une prospective, un bilan sans complaisance et une prospective sans découragement. Le bulletin du P.C.M. aura rempli sa mission, si cela peut être une contribution à leurs réflexions et à leurs actions ultérieures dans ce domaine de l'Urbanisme qui, dans nos sociétés de l'ère industrielle qui connaissent la paix extérieure, est devenu, peut-être, le grand problème politique des années à venir.

Le 11 mai 1971.



Paul JOSSE,
Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Table ronde

Nos lecteurs trouveront ci-dessous de larges extraits d'une table ronde qui a groupé les spécialistes de diverses disciplines touchant au problème de l'urbanisme, sur les thèmes suivants :

- Bilan de la planification urbaine depuis 10 ans,
- Les groupes locaux en tant qu'acteurs de la planification urbaine,
- Information et participation,
- Préalables à une politique urbaine globale au niveau de l'agglomération,
- Politique foncière.

Ont participé à cette table ronde : MM. **Cousquer, Dobias, J. Dreyfus, Gaudez, Genevey, Guellec, Kosciusko-Morizet, Lagneau, B. Levy, Mayet, Mazzolini, Mercadal, Plaud, Ponton, Rouillon, Sato, Talmant, P. Viot, Yoncourt.**

Le Comité de rédaction du bulletin remercie vivement tous les participants et notamment les rapporteurs qui ont préparé les débats et procédé à une première mise en forme. Il reste responsable des coupures qui ont dû être faites et des résumés qui ont dû être intercalés en raison de l'impossibilité matérielle de publier in extenso l'intégralité des débats.



Bilan de la planification urbaine depuis 10 ans

Au cours des années 60, l'esprit planificateur a largement pénétré le domaine urbain. Il s'agit de prévoir l'avenir, mais aussi de le préparer et de l'organiser. La planification ne se limite pas à la mise au point d'un dessin, d'un plan d'urbanisme ; elle s'étend à l'adaptation constante de tous les éléments mobiles et immobiliers qui font la réalité spatiale de la ville et par conséquent concerne tous les acteurs, individus ou collectivités du devenir urbain.

PLUTOT QUE DE JUGER LA PLANIFICATION URBAINE DES DIX DERNIÈRES ANNÉES SUR LES SEULES ACTIONS CONCRÈTES ENTREPRISES...

Aussi un bilan de la planification urbaine ne peut-il se résumer en un tableau des mesures ou actions nouvelles qui ont vu le jour depuis 10 ans. Certes elles sont loin d'être négligeables. Ce sont les nouvelles conceptions d'un urbanisme opérationnel remplaçant l'urbanisme réglementaire ; elles se traduisent dans les règles concernant l'aménagement des zones urbaines, dans les dispositions de loi foncière et urbaine adoptée en 1967. C'est aussi l'effort de formation des cadres futurs et l'aménagement urbain à l'université (rénovation et création d'établissements enseignant l'urbanisme à Paris et en province) et dans les grandes écoles (citons l'exemple de l'Ecole des Ponts et Chaussées qui oriente vers les tâches d'équipement urbain un certain pourcentage des promotions les plus récentes). C'est surtout la très forte croissance des crédits consacrés par l'Etat et les Collectivités locales aux études et aux réalisations d'aménagement urbain. La comparaison du IV^e et du V^e Plans est à cet égard significative.

Mais un tel bilan mêle des motifs de satisfaction et d'insatisfaction suscités par la politique gouvernementale. De multiples associations sont apparues, mais les lacunes et les insuffisances sont tout aussi évidentes.

...IL FAUT EXAMINER LES AMBITIONS POURSUIVIES ET FAIRE LE BILAN DES PROBLÈMES RENCONTRÉS.

Nous ne nous placerons pas à ce point de vue. Il nous paraît plus significatif de situer les ambitions de tous ceux qui ont participé à cet effort de planification urbaine et de voir à quel point elles ont pu se réaliser depuis 10 ans. C'est que, pour ceux qui se sont engagés dans cette voie, l'urbanisation rapide du pays apparaissait comme un véritable défi auquel il leur paraissait indispensable de répondre. Cette réponse passait selon eux par la planification pour plusieurs raisons : d'abord parce que les problèmes urbains devaient faire l'objet d'une approche rationnelle dans laquelle l'aménagement spatial ne se sépare pas du développement économique et social, ensuite parce que le plan permettait de définir dans le temps les principales étapes de l'aménagement urbain et de l'adaptation de la ville aux changements, enfin parce que la planification permettait de rattacher l'évolution urbaine à une vision globale du développement économique et social.

Après dix ans d'expérience, l'affaire paraît moins simple aujourd'hui. La planification est mise en cause, sinon au niveau de la doctrine, au moins dans ses conséquences pratiques. Ne doit-on pas craindre l'excès de rigidité et de contrainte ? Ne faut-il pas libérer l'urbanisme d'un faisceau d'interventions ? La volonté de maîtriser le développement urbain devient suspecte à ceux qui redoutaient une action paralysante de l'administration, d'une façon plus générale à ceux qui craignent qu'elle consacre le pouvoir d'un groupe dominant au détriment des autres acteurs.

**UN PREMIER PROBLÈME EST
L'INADAPTATION DES MENTALI-
TÉS ET DES STRUCTURES.**

D'un point de vue politique et administratif, la planification urbaine a été un révélateur de tensions et de difficultés.

Reconnaissons d'abord que les problèmes posés par le développement urbain commencent à peine à affleurer dans la conscience politique. Les affrontements récents pour les élections municipales ont marqué un nouveau progrès mais, dans les débats, les clivages politiques n'apparaissent pas toujours nettement entre les doctrines ou les méthodes d'actions préconisées. Face aux inégalités d'accès des équipements urbains, aux injustices ségrégationnistes du développement des villes, les attitudes sont souvent loin d'être clairement précisées. Faute de déclarations explicites, il faut rechercher et démêler les prises de positions implicites...

Reconnaissons aussi que les nouvelles formules politiques ou administratives introduites ici et là sont loin de répondre aux nécessités de changement qu'entraîne l'urbanisation.

De nouvelles institutions sont apparues pour les grandes agglomérations, pour les villes nouvelles. Des expédients ont été utilisés pour l'étude et l'action quand les supports faisaient défaut... Autant d'innovations sans doute riches d'avenir, mais l'adaptation des institutions territoriales et de la société locale marque toujours un incontestable retard.

Beaucoup voient aujourd'hui dans le poids excessif d'un pouvoir centralisé le blocage le plus sérieux. Sans doute l'organisation actuelle de l'Etat conduit à cette remise en cause : la coordination interministérielle se heurte aux rivalités entre les corps de fonctionnaires ; la recherche du dialogue avec les autres acteurs achoppe sur les habitudes d'autoritarisme bureaucratique ; la volonté de décentralisation se perd dans le maquis des procédures... Mais il ne s'agit pas de répartir entre les partenaires les responsabilités de cette situation quand l'ensemble de l'organisation sociale est mal préparée à répondre aux problèmes. Et la société locale n'est pas moins concernée par ces difficultés d'adaptation que les administrations centrales, qu'il s'agisse de revoir les méthodes de gestion ou celles de financement.

**UN SECOND PROBLÈME EST LA
FAIBLESSE DE LA CONNAIS-
SANCE SCIENTIFIQUE DES PHÉ-
NOMÈNES URBAINS.**

Depuis les premiers essais d'extrapolation pure et simple des tendances économiques et démographiques ou d'élaboration de modèles de transport et de circulation, une foule de questions concernant la localisation des activités économiques, leur fonctionnement, le comportement des usagers des équipements collectifs, l'insertion des citadins dans leur ville, le fonctionnement des institutions, la nature même de la ville n'ont pas manqué de se poser aux chercheurs. Beaucoup d'entre elles sont encore aujourd'hui sans réponse. A tel point qu'en 1970, le sentiment dominant est plutôt celui d'une certaine lassitude, un certain découragement, alors qu'en 1960 il était au contraire un espoir important. En 1970, on ose à peine parler de recherches urbaines ; en 1960, on en faisait un cheval de bataille.

Cette évolution se discerne très bien d'ailleurs dans l'évolution des crédits et des équipes engagés dans la recherche à temps plein. Bien qu'il soit difficile de les délimiter précisément car ils n'ont pas été concentrés dans les mains d'une seule administration mais au contraire distribués par l'ensemble des responsables qui ont eu à traiter de problèmes urbains, on peut estimer que ces crédits ont été ascendants d'une manière modeste mais continue entre 60 et 66, qu'ils ont connu une augmentation importante en 67, grâce notamment aux actions concertées sur l'urbanisation et que depuis 69 ils sont globalement en décroissance même si les crédits strictement « recherche urbaine » restent constants.

Il est intéressant de chercher à interpréter cette évolution. S'agit-il tout simplement après un certain engouement pour la recherche urbaine du retour à un niveau plus vrai à partir duquel un redémarrage lent et solide va se produire pendant la décennie 70-80 ? Ou bien cette instabilité marquée par la décennie 60 est-elle, dans les conditions actuelles, une instabilité beaucoup plus structurelle qu'il faut craindre de voir se reproduire dans la prochaine décennie ?

Il faut, pour répondre à cette question, entrer un peu dans le contenu de ce qu'a été la recherche urbaine pendant ces dix années. On peut y distinguer deux grandes tendances :

HISTORIQUEMENT LA RECHERCHE URBAINE S'EST D'ABORD APPUYÉE SUR L'ANALYSE DES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS...

— L'une pourrait être désignée sous le nom d'approche micro-économique des phénomènes : ses tenants considèrent que l'explication des comportements individuels et plus encore des attitudes est la meilleure voie pour une explication du système d'ensemble. Cette approche a donné lieu durant cette décennie à de très nombreuses recherches sur l'explication des comportements (fréquentation des centres, choix du mode de transport, demande de logements, attitudes à l'égard des équipements collectifs, comportements de promoteurs...) et dans certains cas elle a débouché sur un début de formalisation voire de quantification (modèles de transport, modèles du marché du logement, modèles de localisation des commerces...). A l'intérieur de cette tendance les économistes ont été les plus nombreux mais non les seuls. La progression a d'ailleurs pu être assez rapide car on a pu s'appuyer sur un volume de travaux très importants faits dans les pays anglo-saxons.

Aussi la faiblesse essentielle de cette approche a-t-elle été rapidement décelée. En partant de l'étude des attitudes et des comportements passés, il est très difficile d'expliquer les changements structurels qui peuvent se produire dans le système urbain. Autant la méthode est puissante à très court terme pour faire des prévisions, autant pour le long terme elle reste peu crédible tant il est vrai qu'à cet horizon les changements ne dépendent pas uniquement des goûts des individus.

...PUIS SUR L'ANALYSE DE SYSTÈMES A UN NIVEAU PLUS GLOBAL.

— La deuxième approche prend le contre-pied de la première et pose que le système urbain est un phénomène social global, et que c'est ignorer l'essentiel que de l'étudier au niveau des individus. Cette tendance est présente dans la recherche en sciences humaines depuis qu'une telle recherche existe. Durant cette période de 60 à 70, elle a subi une certaine atténuation durant les premières années de la décennie et, au contraire, est redevenue très prédominante durant les dernières années pour n'être à peu près que la seule approche admise aujourd'hui. Aussi est-il difficile de discerner ses résultats car ils sont dans une large mesure en cours d'élaboration. Les problèmes qu'elle pose sont quant à eux déjà bien connus. Toutefois au niveau conceptuel cette approche s'est traduite par une très grande acquisition, celle de la généralisation du concept de système et plus particulièrement de « système ouvert » aux villes et aux ensembles politico-sociaux-économiques. On a là incontestablement un germe fédérateur d'une importance fondamentale pour permettre d'utiliser et de combiner les deux approches micro-économiques et globales.

Mais les problèmes n'ont pas tardé à apparaître là non plus. On peut même dire qu'on les connaissait depuis longtemps. Ils sont simplement revenus au niveau de la réalité. Le premier et, à nos yeux, le plus fondamental, est que toute analyse globale qui s'appuie sur une connaissance insuffisamment approfondie et insuffisamment précisée au niveau des comportements et des attitudes oscille entre la philosophie, le discours pré-scientifique et le charlatanisme sans qu'il soit souvent possible de distinguer ce à quoi on a affaire. Le second a trait au statut de cette recherche. Car en effet, l'étude globale d'un système est souvent elle-même une remise en question de ce système. Peut-on alors demander à ses responsables, à ceux qui sont chargés de le faire fonctionner au mieux et non de le détruire, de financer et de diriger une telle recherche ? En termes plus actuels et plus polémiques, est-ce qu'un système peut récupérer ses contestataires sans que cette contestation perde complètement sa signification globale ?

Qualitativement durant ces dix dernières années, l'intérêt s'est donc porté d'une approche sur l'autre et, dans les volumes de crédits dont on a disposé, il n'a jamais été possible d'un côté comme de l'autre d'aller suffisamment loin dans les recherches pour qu'elles atteignent le stade du développement. Elles n'ont de ce fait pas pris assez de crédibilité auprès des opérationnels. Le sentiment de désintérêt et de lassitude générale que nous notions au début en est résulté tout à fait naturellement comme on le comprend.

COMMENT SUSCITER UNE RECHERCHE URBAINE EFFICACE.

Au seuil de la prochaine décennie on peut alors se demander : que faut-il faire ? Réclamer, comme cela se fait traditionnellement dans tous les domaines, l'arrêt du saupoudrage, la mise en place d'une stratégie ferme et définitive, établissant des priorités bien nettes et un pouvoir suffisamment courageux pour les tenir ? Cela nous paraît tout à fait illusoire. Si l'on veut réellement qu'une recherche urbaine utile se développe, on doit, à notre sens, réfléchir dans deux directions beaucoup plus fondamentales :

- la première est celle de la dimension. La décennie 60-70 montre que, au niveau d'un pays comme la France, on ne peut conduire cet effort de recherche. Il y a en quelque sorte là comme ailleurs un axiome de la dimension : la recherche urbaine ne peut être nationale ;
- la deuxième ligne de réflexion concerne le statut de la recherche. Celui-ci doit à la fois permettre de répondre aux difficultés que nous avons soulignées plus haut et permettre une stabilité dans le choix des priorités de recherche.

LE BILAN DES RÉALISATIONS EST MARQUÉ POSITIVEMENT PAR LE DÉVELOPPEMENT DE LA VOIRIE ET L'URBANISME OPÉRATIONNEL.

Quels que soient les résultats acquis au niveau des connaissances, à celui des institutions, c'est bien sûr à ses réalisations que l'urbanisme des années 60 devrait être jugé. C'est aussi à ce point de vue que le bilan est le plus difficile à faire car qui pourrait dire que nos villes, en 1971, fonctionnent mieux, sont plus belles, permettent mieux à l'homme de se réaliser qu'elles ne le faisaient en 1960 ? Il y faudrait toute une longue étude qui n'était pas l'objet d'une telle table ronde.

A défaut de s'attaquer à cette grande question, on peut faire quelques remarques très générales sur l'évolution des réalisations de ces dix dernières années pour en tirer un aperçu sur les problèmes qui nous attendent maintenant.

Ce qui marque cette période, aux yeux d'un observateur qui verrait les choses de très haut, c'est la réalisation de quelques grandes opérations de voirie d'une part, et d'autre part l'urbanisme opérationnel. Que l'on songe à Lyon, à Marseille, à Paris, aux déviations qui ont été faites dans de nombreuses villes, il est inutile de citer des chiffres pour se rendre compte de l'importance des travaux qui ont été faits, de telle sorte que le Président de la République pouvait récemment affirmer récemment que la circulation à Paris ne s'était pas détériorée si elle ne s'est pas améliorée durant les dix dernières années. Sous forme de zones industrielles, de zones de rénovation, de zones d'aménagement touristique, et surtout de zones à urbaniser en priorité, l'urbanisme opérationnel aura été certainement la grande affaire des années 60. Il a beaucoup évolué durant cette décennie tant dans son contenu que dans ses procédures de réalisation. Au point de vue du contenu, les réalisations sont marquées par la recherche constante de la recréation de la vie urbaine, par la spontanéité du plan-masse, par la diversité de l'architecture, le souci de l'environnement, du mobilier, la présence d'équipements de toute nature... En ce qui concerne la forme de réalisation, on a observé deux types d'évolution : l'une qui a conduit à la ville nouvelle, très importante en périphérie des très grandes villes, l'autre à la zone d'aménagement concerté qui permet une association plus étroite des promoteurs que ne le permettait la formule de la Z U P, sans qu'on puisse encore bien comprendre la portée de ces innovations.

LE BILAN RESTE NÉGATIF EN MATIÈRE DE RÉANIMATION DES CENTRES URBAINS...

A côté de ce qui marque, il y a ce qui manque et c'est vraisemblablement là que l'on peut déceler les problèmes dont il faudra s'occuper dans l'avenir. Qu'il s'agisse d'opérations de voirie ou d'urbanisme opérationnel, on s'est occupé durant les dix dernières années beaucoup plus de la périphérie des villes que du tissu urbain existant et surtout du centre. Les centres urbains font parler d'eux depuis très longtemps, ont de très nombreux et de très chauds partisans et pourtant sont restés livrés à eux-mêmes. De telle sorte qu'aujourd'hui on peut craindre qu'une évolution de type américain par dépeuplement, appauvrissement de la population du centre, soit très largement amorcée dans nos villes. Certains s'en réjouiront car elle annonce la baisse des valeurs foncières dans les centres et donc la possibilité peut-être d'y réintervenir : il faut leur rappeler le cortège de problèmes sociaux très aigus que ce processus a sinon déclenché tout au moins très largement favorisé aux États-Unis.

**...DE PROMOTION DES TRANS-
PORTS EN COMMUN...**

Un autre grand sujet de discussion qui n'a pas fait l'objet de passage sur le terrain est celui des transports en commun. En dehors de la modernisation du réseau métropolitain parisien et de l'ouverture des travaux et la réalisation partielle du R E R, rien ne s'est fait dans ce domaine durant la décade qui a vu le déclin lent et sûr de tous les réseaux de transport en commun des villes de province. Toutefois un grand espoir est né avec l'avènement, à partir des années 67-68, de recherches très intéressantes sur des modes de transport nouveau en site propre. Lesquels de ces modes verront le jour ? Verront-ils le jour assez tôt pour que, à la fois les goûts des individus et la forme de l'urbanisation, ne fassent que le transport en commun ne soit plus une solution rentable même avec un bon moyen de transport ? Ce sont là certaines des questions auxquelles les dix années qui viennent devront répondre.

..ET DE POLITIQUE FONCIÈRE.

L'un des reproches importants qui a pu être fait aux zones à urbaniser en priorité a été leur localisation en fonction des disponibilités foncières beaucoup plus qu'en fonction d'un plan d'urbanisme d'ensemble des agglomérations. Dans la procédure de la zone d'aménagement concerté ce risque est encore bien plus grand de telle sorte qu'aujourd'hui l'ouverture du marché foncier devient une urgence absolue. La seule question qui se pose est de savoir par quel moyen réaliser cette ouverture : par la réalisation d'équipements anticipés et notamment d'équipements d'infrastructure qui ouvrent beaucoup plus le terrain à l'urbanisation ou par des moyens de politique économique ou s'y rapportant comme une taxe sur les valeurs foncières comme cela est pratiqué dans d'autres pays par exemple. Il y a peut-être dans ce domaine une voie originale à trouver qui a été ouverte par les pratiques opérationnelles des dernières années. En effet tous les praticiens savent que, grâce aux Z U P et surtout aux zones d'aménagement différé (Z A D) assorties du droit de préemption, une lente mais très profonde mutation s'est faite dans l'état d'esprit des propriétaires fonciers urbains. Tout en attachant à leurs biens une valeur de placement, ceux-ci se rendent compte qu'ils ne sont pas complètement maîtres et qu'ils ne peuvent être complètement maîtres de la manière dont ce bien sera utilisé et de la date à laquelle il le sera. C'est là une nouvelle attitude sur laquelle il serait possible de fonder des réglementations et des pratiques d'ouverture du marché foncier.



(Photo atelier Lassus)

Les groupes locaux en tant qu'acteurs de la planification urbaine

QUELQUES PROBLÈMES.

Le rapporteur introduit le débat en posant quelques questions :

Peut-on concevoir la planification comme une activation des différents mécanismes d'adaptation des agents, des acteurs qui composent la ville et qui peuvent être en conflit ? Dans une telle conception, la planification viserait moins à édicter des finalités, des normes, des règlements, des cohérences, qu'à conférer aux éléments du système urbain une plus grande capacité à concevoir et à mettre en œuvre des réponses aux problèmes qu'ils rencontrent, et à mesurer la sanction favorable ou défavorable de leurs réponses.

Si l'on accepte cette question préliminaire, trois types de problèmes se posent :

1. - Le système politico-administratif local est actuellement bien rôdé pour évacuer la spécificité locale. Il considère les différents acteurs locaux comme s'ils étaient des usagers moyens ou des citoyens moyens auxquels des normes nationales pourraient être appliquées.

CROZIER a justement montré que les « arrangements » entre notables locaux en référence au système centralisé de l'Etat évacuaient de ce fait toute spécificité et toute responsabilité locales. Un bon exemple : la Commission départementale pour les commerces a permis aux élus locaux d'éviter la responsabilité du problème des implantations commerciales. Autre exemple : depuis la réalisation du S.D.A.U. de la Région Parisienne, on n'a fait que du mimétisme, en voulant transporter aux autres agglomérations le même contenu et les mêmes institutions de planification, sans prendre en compte les conditions locales de validité.

2. - 2^e type de problème. Les différents acteurs intervenant ne perçoivent que très mal les difficultés objectives. Les problèmes de la ville, les dysfonctions du système sont des enjeux possibles de la politique locale : le centralisme rejette les responsabilités dans un centre lointain et inaccessible ; la fiscalité locale est complexe, illisible et ne permet pas à des groupes locaux de prendre conscience du décalage entre leur apport au système et leurs avantages ; enfin, la planification urbaine concerne des besoins moins bien définis et mesurables que les consommations privées : services collectifs, fréquentations sociales, préférence pour l'espace et le temps.

3. - 3^e type de difficultés : la politique à laquelle on aboutirait serait de type contractuel ; ceci suppose des relais, ceci suppose donc que l'on résolve des problèmes institutionnels et que l'on définisse le contenu de la concertation locale.

Il est clair que l'on bute sur des problèmes de langage ; même quand il existe par exemple des unions de quartiers qui ont tendance à se poser en opposition à l'agglomération, le langage qui leur est donné est très réducteur puisque l'on passe du désir d'une participation effective et attachante à la vie sociale, à la définition d'un équipement, une crèche par exemple.

Ainsi, en répondant à cette question sur le langage, en répondant aux problèmes des institutions à trouver, permettra-t-on aux collectivités locales de se donner des enjeux communs à un certain nombre de groupes dans lesquels ils puissent se reconnaître ; une politique contractuelle économiserait les actes autoritaires ou réglementaires nécessairement coûteux dans une telle conception de la planification.

La discussion, tout en suivant à peu près le fil conducteur proposé au début, a très vite fait apparaître des clivages dans les conceptions du rôle de chacun par rapport à la planification urbaine.

Indépendamment des idées exprimées, il convient d'observer que certains des participants vivent avec acuité plusieurs expériences de renouvellement de la concertation, visant à faire assurer par des responsables politiques une planification urbaine : ils connaissent les mécanismes qui sont en cause et cherchent les moyens efficaces de remédier à ces défauts en partant toutefois d'une certaine conception de la légitimité du pouvoir.

La plupart des autres personnes présentes, en particulier les fonctionnaires, ont un grand souci de rigueur et de rationalité dans les décisions proposées ; ils conçoivent l'Etat comme une collectivité suprême paraissant posséder un degré de lucidité supérieur aux autres collectivités et ayant une objectivité dont sont garants les techniciens qui le servent.

— Je reprends l'exemple de la Commission des commerces et je demande : le pouvoir central veut-il vraiment impliquer le pouvoir local ? Il est remarquable que la circulaire qui a institué le comité sur les commerces ait simplement oublié d'y inclure le Maire ; la question avait pourtant été évoquée mais elle a été écartée sous le prétexte que le Préfet pouvait bien convoquer le Maire s'il le voulait. La Commission n'ayant qu'un rôle consultatif, je me rapporterai au Petit Robert illustré pour savoir ce que veut dire « donner son avis » et je me demande si ce n'est pas une sorte de duplicité, de duperie.

LES CONFLITS SONT-ILS INÉLUCTABLES ?

— Dans la recherche de la concertation, peut-il alors y avoir une autre duperie en oubliant que les conflits qui existent entre les différents acteurs composant la ville ont un contenu ? Eclaircir ces conflits et les enjeux qui sont en cause changerait radicalement la nature même de la discussion.

— Comment définissons-nous le conflit ? Je crois qu'il y a conflit quand un certain nombre d'options sont prises autoritairement par quelqu'un et que la remise en cause n'est possible qu'en dehors des institutions elles-mêmes. Par exemple, faire passer une autoroute est une décision autoritaire ; elle heurte des options conçues dans un cadre local et ce conflit ne peut se résoudre que par une volonté extra-territoriale.

— L'exemple de l'autoroute n'est pas convaincant, puisque de toute évidence la solution autoritaire s'impose : il y a conflit insoluble entre une commune qui a un certain niveau de responsabilité et un niveau de responsabilité plus vaste qui est représenté, à tort ou à raison par les Services de l'Etat. L'intérêt supérieur doit s'imposer, mais dans le cas d'un conflit sur la conception du développement urbain, je crains bien que l'on n'aboutisse à des blocages dans la plupart des cas.

Un exemple intéressant est celui des espaces à sauvegarder. La commune peut penser que son intérêt est de développer sa population ; pourtant il peut y avoir intérêt, au contraire, à maintenir le territoire de cette commune intégralement vierge, parce qu'il présente un intérêt du point de vue forestier, ou du point de vue du site. Là encore, le conflit ne peut être résolu que d'une façon autoritaire.

— J'observe pourtant que ce sont des techniciens, des spécialistes qui disent que certains éléments de l'environnement du tissu urbain sont à préciser : il me semble que sur une telle vision, on peut avoir des avis différents.

— Ce n'est pas une question de technicien ; c'est une question d'intérêt de population plus élevé ; il y va de l'intérêt de plusieurs millions de Parisiens de conserver des espaces verts. Ce n'est pas précisément l'intérêt des 300 habitants de la commune de « Chose sur Ville ».

LE RAPPORTEUR : — Je remarque qu'en général, nous ne parlons de conflit qu'entre niveaux de la puissance publique. Il me semble que se limiter aux acteurs de la puissance publique, c'est s'écarter du vrai débat.

— Bien entendu, d'autres acteurs interviennent. Mais l'établissement d'un plan d'urbanisme peut être l'occasion d'une concertation sans conflit, où les décisions se prennent progressivement entre une commune, c'est-à-dire le pouvoir politique, et l'Administration de l'Équipement. Pour passer à un stade de concertation plus général, il faut en appeler à l'information du public, à sa participation. Or, la volonté de le faire manque moins que des hommes qui acceptent de jouer ce jeu de l'information avec un public large. Il faudrait sortir de ce cadre et aller chercher le grand public : là ce n'est pas l'Administration, mais le pouvoir politique qui résiste parce que cela pourrait être la source de grands changements ou de difficultés politiques.

Les conflits sont perçus très différemment. POUR LES UNS, le conflit se passe entre acteurs de la puissance publique ; il n'y a conflit que lorsqu'une autorité supérieure, en l'espèce l'Etat, tranche autoritairement et impose sa volonté perçue comme extra-territoriale au niveau d'une ville de petites dimensions. Pour celle-ci, et dans le cadre de ses seuls problèmes, on imagine alors qu'une concertation sans conflit est possible. Seul, le manque d'hommes expliquerait le non recours à une large information du public.

Les conflits cependant sont dans la nature des choses et différents niveaux de responsabilité existent : le niveau supérieur devant faire plier le niveau inférieur, qui sera juge de l'intérêt du niveau supérieur ? Ne risque-t-on pas de voir les définitions essentielles du véritable intérêt général faites par des agents de la puissance publique, sans responsabilité politique ?

POUR LES AUTRES, des acteurs différents interviennent.

PEUT-IL Y AVOIR UNE CONCERTATION EFFICACE ?

LE RAPPORTEUR : — Le souci d'ouverture sur le grand public n'est-il pas uniquement le souci de créer un contrôle démocratique ? Ceci est très sain, mais je ne voudrais le voir que comme une condition d'une certaine forme de planification. Prenons l'exemple d'une agglomération dans laquelle on essaie de créer des institutions organisant la concertation : on espère bien que la planification au niveau de l'agglomération sera rendue possible. Or, que constate-t-on ? Le système public est dans l'impossibilité de prendre des décisions dont l'enjeu se trouve au niveau de l'agglomération. Et, en effet, les Maires ont leur clientèle électorale dans leur commune, et le besoin d'un Maire c'est d'être élu. Il aura toujours à inaugurer des crèches ou des écoles primaires, mais il n'a absolument pas besoin d'aider à la réalisation de grandes opérations d'urbanisme qui ne seront pas précisément sur son territoire.

Donc, pour parvenir à des décisions qui soient au delà de la commune, au delà du court terme, il faut des relais. Il n'y a donc pas seulement à chercher un contrôle démocratique, mais à satisfaire, dans cette recherche des relais, un besoin d'ordre technique pour prendre les décisions au niveau considéré.

— Mais est-ce que le long terme est perceptible à un homme politique et au public en général ?

LE RAPPORTEUR : — Aujourd'hui, il est très difficilement perceptible parce que les institutions ne sont pas adaptées ; ce sont les échéances concrètes qui les intéressent.

— Les acteurs sont en fait très différents, et leur situation par rapport à l'efficacité par exemple, est très différente. Les entreprises privées réussissent parfaitement à être efficaces. L'Etat lui aussi réussit bien en efficacité. Les collectivités, par contre, ont d'énormes difficultés pour être efficaces. Tout ce qu'on vient de dire montre que dès que l'on a mis le doigt dans l'engrenage de la volonté de résoudre les problèmes par des compromis passés entre les acteurs, on peut aller très loin ; les collectivités pourraient contracter entre elles, par exemple pour résoudre la sauvegarde des espaces, donc en dehors de la solution dans laquelle c'est l'Etat qui prend en charge la responsabilité du long terme et l'impose aux divers partenaires.

— Mais le conflit n'est pas évacué pour autant, car quand il s'agit de donner un contenu à un concept comme celui de développement économique, quand on veut définir par exemple des options de formation professionnelle et que l'on analyse les conséquences réelles sur les différents acteurs, on s'aperçoit que les Maires, les Syndicats, les Industriels, etc... sont dans des contradictions extrêmement difficiles à surmonter et qu'un effort pour aboutir à des options communes sous-entend que le jeu même des forces politiques se réorganise car il faut savoir quel sens et quelle orientation on donnera à une telle option.

— Les intérêts ne coïncident pas. Peut-on espérer qu'un compromis fasse changer les intérêts ? En réalité, il y aura des alliances entre des acteurs ayant un avantage momentanément commun à la réalisation de telle ou telle option, sans que l'enjeu final en soit changé.

— Pensez-vous qu'il y a là un vice rédhibitoire ou pensez-vous qu'il puisse y avoir un jour des syndicats de communes, par exemple pour la formation professionnelle comme il y en a pour les adductions d'eau ? Pensez-vous que des accords pourraient être passés entre des collectivités locales pour que, par exemple, le village de 300 habitants réserve du sol en vue de résoudre les problèmes de la grande ville voisine, celle-ci lui versant des compensations ?

— Je ne pense pas qu'il y ait un vice quelconque, mais la réorganisation politique devra être profonde. Je ne pense pas que l'on puisse mettre d'accord des gens sur un intérêt général sans contenu. De fait, les différents acteurs portent des projets tout à fait distincts avec des finalités distinctes et parfois opposées.

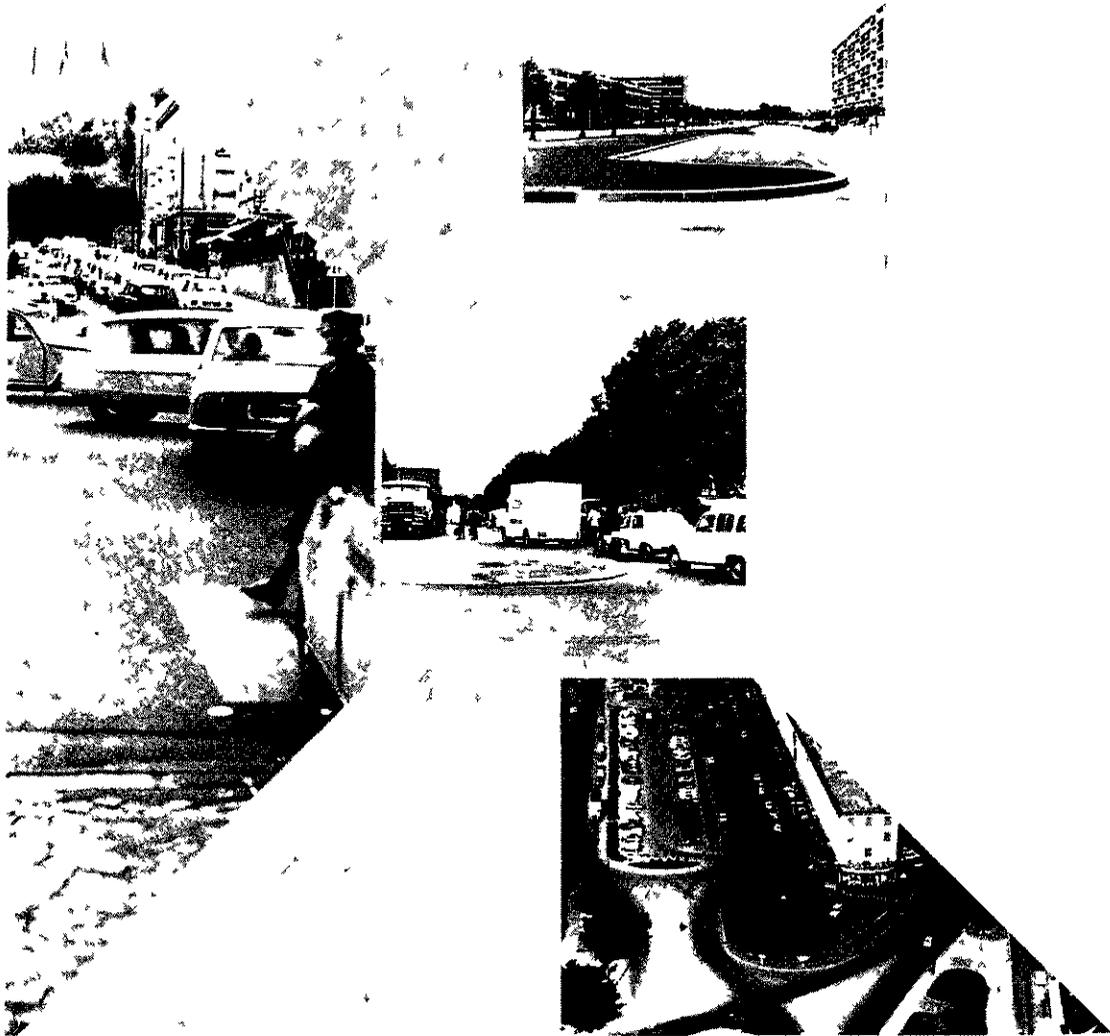
— Le grand mal, c'est que la définition de l'intérêt général d'une région (par exemple : définir des espaces verts, limiter l'urbanisation, proposer une politique de l'emploi) est faite par des hommes qui n'ont pas de responsabilité politique, qui n'ont pas de compte à rendre à un électorat quelconque des décisions qu'ils prennent.

Peut-on espérer cependant faire coïncider des intérêts naturellement divergents poursuivant les finalités différentes que se proposent de toute évidence les différents responsables ?

Le rôle des fonctionnaires sera-t-il d'aider les groupes absents à participer aux structures de décisions ? Indiscutablement, le fait de vouloir installer des groupes qui ne trouvent actuellement pas leur place dans le langage de la planification urbaine risque de modifier, voire de bouleverser, les équilibres actuels entre l'institution et son soubassement économique et social.

Il ne faudra cependant pas céder à l'illusion que l'on pourrait substituer l'aménagement des pouvoirs à l'aménagement de l'espace. L'exemple des problèmes fonciers permettait de mettre ce point bien en évidence.

— Nous nous sommes attardés sur la notion de groupes et d'agents, mais nous devons nous inquiéter de la constitution de ces groupes et de leur structuration. Il faudrait structurer localement l'organisation du pouvoir et l'on constate alors une inquiétude du fonctionnaire : quel rôle de création, d'incitation à la structuration doit-il jouer ? Car nous connaissons des groupes absents : les travailleurs étrangers, les habitants de telle Z U P, les personnes âgées, les populations un peu marginales qui sont en dehors des structures de participation. Est-ce que le rapporteur pose un problème susceptible de déboucher sur une certaine volonté de structuration de pouvoirs d'expression qui n'existent pas ?



UNE REMISE EN CAUSE DE CERTAINES INSTITUTIONS POLITIQUES OU ÉCONOMIQUES ?

LE RAPPORTEUR : — Il existe un risque que la structuration de ces groupes en arrive à casser un certain nombre d'institutions politiques qui trouvent leur légitimité dans un système urbain dans lequel ces groupes ne s'expriment pas, ce qui entraînerait un certain nombre de transformations profondes du système politique local qui trouve actuellement son équilibre dans un certain sens. Certains groupes locaux sont porteurs de transformations. Les planificateurs urbains que nous sommes peuvent déceler l'existence des problèmes qu'ils posent par leur présence. Nous pouvons essayer d'apporter un peu de mesure, de voir les évolutions possibles, les aider à avoir une existence et à surmonter les obstacles que j'évoquais en commençant et qui relèvent du langage, car des groupes tels que les travailleurs étrangers ne trouvent pas leur place dans le langage de la planification urbaine. J'admets que l'on prend alors le risque que l'équilibre entre l'institution locale, le pouvoir politique local institutionnalisé et son soubassement économique et social ne soit profondément bouleversé.

— Donc la coupure géographique dont nous parlions tout à l'heure n'est pas la seule. Il existe d'autres points de vue aussi importants que l'on aborde en partant des structurations sociales...

LE RAPPORTEUR : — Ce que je dis est vrai aussi pour certaines formes de pouvoir économique local dans une agglomération. Il n'y a pas un pouvoir économique ; il y a des industries en place plus ou moins traditionnelles, des industries nouvelles qui se créent et qui s'expriment difficilement dans la ville. Le même problème se pose pour eux. Quand je dis qu'il faut activer les capacités d'adaptation du système, cela ne suppose pas une philosophie à l'eau de rose dans laquelle on imaginerait qu'une politique contractuelle permet de résoudre les conflits. Cela veut dire que l'on fait appel à un niveau un peu supérieur avec plus de clarté dans la résolution des conflits.

— Ne fait-on pas semblant cependant de substituer à l'aménagement de l'espace, l'aménagement du pouvoir en espérant qu'ensuite les pouvoirs vont se débrouiller entre eux pour aménager l'espace comme il convient ? Quand on parle de travailleurs étrangers ou de nouveaux arrivants dans la ville, on ne créera pas pour chaque groupe un pouvoir correspondant...

— Pourquoi formuler surtout les questions en terme de planification urbaine plus que de pratique urbaine ?

ÉVOLUTION SPONTANÉE OU PLANIFICATION ?

— Quelqu'un a dit que les Z.U.P. marquaient beaucoup plus la forme de développement des villes que les P.M.E. faits aux environs des années 1960.

— Ce ne sont ni les Z.U.P., ni les P.M.E. qui ont guidé ce qui s'est construit. Ce ne sont pas des options décidées et programmées mais le résultat d'une certaine pression immobilière. Donc le développement urbain tient à des mécanismes fonciers, à des mécanismes économiques, à des besoins en bureaux, en logements, etc...

— Quand on dit que les individus ne perçoivent pas leur rapport avec le système urbain, ceci est en partie vrai, mais en grande partie faux car le permis de construire, terminal de la planification urbaine, est une interface importante. Est-ce que l'évolution que l'on constate depuis dix ans a influé sur le permis de construire ? La réforme de celui-ci est-elle un prolongement naturel de ce mouvement de planification, ou n'est-elle qu'une mesure de bonne administration, décidée par un ministre ayant eu à en souffrir en tant que promoteur ?

— Il est évident qu'un « martien » constatant le résultat des dix dernières années y verrait un phénomène naturel et s'il cherchait l'effet de la planification urbaine, il ne le verrait intervenir que pour un pourcentage très faible.

— Nous en avons fait la constatation quand, il y a quelques années, l'étude du développement spatial par les modèles américains a démontré que tout était bien pareil chez nous.

— Si l'on veut ouvrir la planification pour que les différents acteurs jouent le jeu, il faut qu'ils soient présents, il faut que les acteurs disposent de moyens de calculer, de réfléchir à ce qu'ils vont faire, à ce qu'ils peuvent faire en se situant dans l'évolution de la ville, dans son fonctionnement. Mais le permis de construire dont il était question tout à l'heure, ne signifie pas que la personne qui le dépose ait calculé avec une information parfaite ce qu'elle voulait construire, comme le ferait un entrepreneur sur un autre marché. Les gens agissent par imitation et le calcul économique est rarement fait, notamment pour le logement et même pour le commerce.

— Je regrette d'intervenir, mais à mon sens, le calcul économique est beaucoup trop fait. On a construit beaucoup trop de logements avec les mêmes principes avec lesquels on fabrique les boîtes de petits pois, avec des idées de productivité maximale et il conviendrait de revenir sur ce point de vue si l'on veut donner la place qui lui revient à l'environnement.

— Je ne suis pas sûr que les promoteurs aient cherché le profit maximum. Ils ont cherché la sécurité maximale, c'est-à-dire le profit maximum par logement en cherchant des petits terrains situés dans le tissu existant, etc... Il est probable qu'un industriel avisé disposant de gros capitaux aurait peut-être choisi une production de masse et trouvé une productivité de nature différente.

C'est finalement derrière une recherche d'une organisation plus efficace, après le constat d'échec des premiers essais de planification urbaine en face des mécanismes économiques et fonciers, que se situe un essai cohérent de définition de la planification urbaine à partir d'une analyse des différents groupes acteurs de la planification. En effet seule la recherche d'une élucidation des forces en présence et des finalités qu'elles poursuivent permettra de donner un peu de clarté à la préparation d'une politique contractuelle.



société chimique de la route



studios Villeurbannais

Autoroute A7 - sortie Sud de LYON

Siège social :
2, AV. VELASQUEZ
PARIS 8^e



Téléphone: 522.13.79
522.96.33

- ◆ **Routes et autoroutes** ◆ **Aérodromes**
- ◆ **Voirie et réseaux divers**
- ◆ **Travaux hydrauliques :** Revêtements de canaux et digues

LIANTS et PRODUITS SPÉCIAUX

- ◆ Emulsions acides (répandage et enrobage, stabilisation et imprégnation)
- ◆ Emulsions pour grave-émulsion
- ◆ Bitumes fluides
- ◆ Dopes
- ◆ Tapis minces en sable-enrobé
- ◆ Coulis sable-émulsion
- ◆ Binders de reprofilage et de renforcement
- ◆ Revêtements antikérosènes
- ◆ Revêtements colorés
- ◆ Revêtements chauffants

ACTIMUL, ACTIFIX,
IMPREMAC
ACTIMIX
MICTARS
MICOIL, V 51
TAPISABLE
ENDUISABLE
MICGRIF
MICKER
ACTICOLOR
THERMIDER

Information et Participation

La croissance urbaine pose des problèmes redoutables qui doivent être compris par l'opinion. Les contraintes techniques et financières doivent être expliquées, faute de quoi nous assisterons tantôt au désintéressement, tantôt à des mouvements violents de la part de la population. De plus, la participation ne doit pas être la recherche systématique de l'adhésion à des projets élaborés ; ceux qui participent espèrent avant tout pouvoir peser sur la décision.

Tels sont les thèmes qui ont été développés au cours de la table ronde consacrée aux problèmes de l'information et de la participation. Mais tout d'abord la discussion a porté sur les structures les plus favorables au succès d'une politique d'information.

I. - LES STRUCTURES ET LES ACTEURS DE L'INFORMATION ET DE LA PARTICIPATION

LES EXPÉRIENCES DE PARTICIPATION.

Le choix des grandes options du schéma directeur d'Orléans a été l'occasion d'organiser une vaste opération d'information et de participation du public. Des groupes de travail qui regroupaient environ 250 personnes ont été mis en place par le G.E.P. et des spécialistes de l'animation (1). Des élus et des personnalités appartenant à des organismes et à des catégories sociales très divers ont travaillé assidument pendant plusieurs mois avec les techniciens sur les grandes options du schéma directeur et ont obtenu des résultats très intéressants.

Une expérience analogue a été conduite à Valenciennes.

Toutes les opérations semblables n'ont pu, bien sûr, être analysées. Mais les seuls cas d'Orléans et de Valenciennes ont permis de poser des questions importantes.

UN LEADER.

— L'expérience d'Orléans doit-elle rester le fait d'une administration ? A-t-elle été voulue et amenée par un maire ?

— A Orléans, c'est l'administration qui a lancé l'opération. Mais le consentement et la participation effective des élus les plus importants, et en particulier du Maire d'Orléans, étaient indispensables à sa réussite.

Il ne semble toutefois pas souhaitable que l'administration continue à conduire seule l'opération. Il serait préférable qu'après cette phase expérimentale, les élus la prennent en

(1) Bureau d'Etudes la SARES.

charge, par exemple, en constituant comme dans d'autres villes des commissions extramunicipales et des associations de quartiers.

— Si, effectivement, ce n'est pas à l'administration de conduire seule ces opérations, il ne faudrait pas pour autant qu'elle refuse ce rôle d'innovation et de structure rénovante qui peut être le sien.

— L'expérience de Valenciennes montre que si les gens comprennent relativement bien, au fur et à mesure que l'information passe, un certain nombre de responsables apprécient de moins en moins.

— Si parfois les élus prennent d'emblée l'initiative de la participation et s'ils doivent dans tous les cas en prendre finalement la responsabilité, l'administration a pour sa part à jouer souvent un rôle important de catalyseur.

L'IMPACT SOCIOLOGIQUE DE LA PARTICIPATION.

Le problème se pose alors de savoir si l'information peut véritablement toucher toute la population.

— Dans le cas d'Orléans, ne craint-on pas que 250 personnes ne soient pas représentatives de la population ? Elles sont probablement choisies dans un échantillonnage social très particulier.

— En fait, les participants n'ont pas été choisis. Tous les candidats qui se sont présentés à la suite d'une très large publicité ont été acceptés ; ils provenaient de milieu très divers (associations familiales, syndicats ouvriers et agricoles...). Il existe évidemment un barage social, parce que beaucoup de gens sont arrêtés par la crainte de prendre la parole en public et rebutés par un langage trop technique.

LES STRUCTURES DE LA PARTICIPATION - LES JURÉS.

Quelles structures faut-il alors adopter pour que l'information passe, et cela de façon objective et réciproque ?

— On pense, en effet, un peu trop à une information descendante de l'administration vers les collectivités locales et le public.

Pour éviter d'être étroitement descendante et très discontinue, une politique d'information devrait s'appuyer sur un groupe de « jurés », c'est-à-dire de gens qui évitent le décrochage entre les langages, qui soient un peu le révélateur des attentes des gens et de leur besoin d'information et en même temps qui exercent un premier contrôle pour éviter que l'information ne devienne de l'intoxication, de la recherche systématique d'adhésion.

Ces jurés aideraient la collectivité locale à exercer une politique annuelle de l'information dans les deux sens. Ils seraient renouvelés périodiquement. Cette solution paraît meilleure que celle qui consiste à faire appel à des représentants mandatés qui ne peuvent avoir une attitude objective parce que leurs idéologies sont des filtres par rapport à l'information urbaine et qu'ils agissent en tant que représentants de leurs groupes.

D'autre part, les Maires ne peuvent accepter de constituer en face d'eux un second pouvoir avec lequel ils seraient obligés de discuter de l'information.

LES JEUNES.

— De multiples moyens, variés et efficaces, sont disponibles pour dispenser l'information et susciter l'intérêt, sinon l'adhésion.

La polarisation sur les assemblées de notables, si elle donne bonne conscience, peut également se trouver réduite à néant devant de nouvelles expériences. Je citerai pour exemple l'exposition, dans la cour d'un lycée, des travaux effectués avec l'équipe Tony Garnier sur les villes de Chauny, Ternier, La Fère. Nombre de professeurs sont descendus avec leurs classes passer une heure pour discuter les documents exposés. Le succès était beaucoup plus grand que la rue et il y a là, incontestablement, un support extraordinaire.

LA PRESSE.

Ont surtout été évoqués jusqu'ici les moyens d'information dont disposent l'administration et ses élus (conférences, groupes de travaux, expositions...). La presse écrite et parlée peut jouer dans l'information urbaine un rôle primordial.

— Il est significatif de voir la place qu'a prise l'information sur les problèmes urbains dans les organes de presse, Le Monde par exemple.

— La situation s'est en effet considérablement modifiée. Il y a cinq ans se posait encore un problème de quantité : l'information sur les problèmes urbains. Aujourd'hui se pose un problème de qualité, de tri. On donne un peu n'importe quoi. Il ne peut y avoir un robinet qui fuit à Sarcelles sans qu'aussitôt la société urbaine telle qu'elle est imaginée dans la ZUP soit globalement mise en question.

— Mais la qualité de l'information urbaine dans la presse n'est-elle pas aussi un peu la responsabilité de ceux qui ont en charge les problèmes d'urbanisme ?

VERS DES STRUCTURES PERMANENTES D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION.

Ainsi les expériences de participation qui ont été faites semblent encourageantes. Mais il y a un consensus général sur le besoin de structures permanentes et institutionnalisées, animées par les élus, qui assurent l'objectivité et la réciprocité de l'information et qui permettent l'harmonisation des langages et des préoccupations. Cependant certains vont plus loin et souhaitent, à côté du conseil communautaire ou du conseil municipal, une sorte de conseil économique et social qui pose aux élus les exigences des syndicalistes ouvriers ou des associations familiales, dans lequel ceux-ci puissent contester une certaine gestion urbaine ; les responsables de cet organisme pourraient contrôler et animer une politique d'information parce qu'ils auraient leurs propres objectifs, car la ville est conflictuelle, et l'information ne peut pas être cohérente si chaque groupe veut faire la sienne.

II. - LE CONTENU ET LES FINS DE L'INFORMATION ET DE LA PARTICIPATION

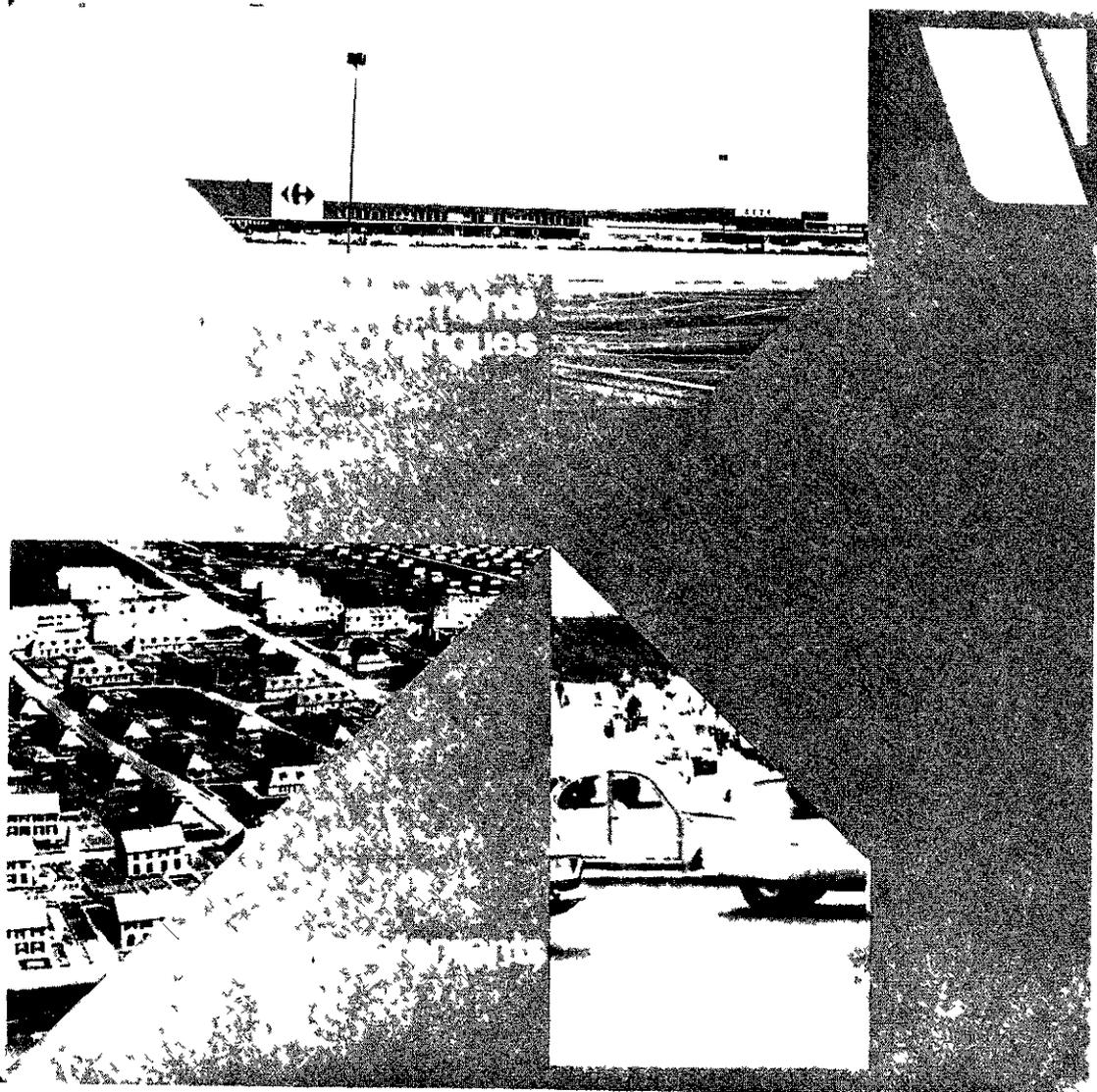
Quelles sont les fins de l'information et de la participation ? Ne s'agit-il, comme les participants le redoutent souvent, que d'un faux semblant, que d'une consultation sur des projets déjà adoptés pour des raisons techniques ou politiques ? « Les dés sont jetés », entend-on parfois ; « tout est déjà décidé, pourquoi nous consulter » ?

La seule recherche de l'adhésion du public dans un projet déjà décidé serait à l'opposé d'un véritable esprit de participation. En fait, deux objectifs peuvent être recherchés :

- la vulgarisation de la culture urbaine ;
- la participation à la prise de décision.

LA VULGARISATION DE LA CULTURE URBAINE.

— Les marques d'intérêt aux problèmes urbains sont, le plus souvent, la création de groupes de pression et de groupes de protestation. J'ai fait ouvrir un dossier sur les événements spontanés qui se sont produits parmi les usagers de certains transports en commun de la région parisienne. Je ne pense pas que les usagers de la Gare du Nord aient socialement, sociologiquement, politiquement autre chose en commun que d'être usagers de la Gare du Nord. Et pourtant le développement de la campagne contre les retards est la marque d'un



intérêt à la chose urbaine. Il conviendrait, non seulement d'obtenir l'adhésion de la population, éventuellement de la faire participer, mais aussi de la préparer à cette réalité inéluctable que les conditions de la vie urbaine vont continuer à s'aggraver.

Il faut entreprendre un effort d' « acculturation » en disant : la ville est trop petite; les restaurants, les téléphones, les cinémas sont trop petits; et bien, il en résulte des contraintes et, compte tenu de nos possibilités techniques et financières, nous vous annonçons dès aujourd'hui que si vous voulez continuer à habiter en ville, vous subirez des contraintes au niveau de l'emploi, de l'automobile...

Les réactions brutales de la population sont inévitables si cet effort d' « acculturation » n'est pas entrepris, car actuellement :

— Le public n'a pas conscience des contraintes ; il est difficile de parler aux gens de la croissance démographique et de ses implications parce qu'ils ont une connaissance limitée au quartier et qu'ils ont difficilement une connaissance plus globale... Il faut les aider à connaître le coût des opérations et les contraintes, en particulier financières.

Il faut enfin détruire les lieux communs.

— Il faut préparer les gens à modifier certaines normes de pensée. Il faut, en une génération, changer la mentalité des gens qui ont vécu autrement.

Mais cet accès de la population à la culture urbaine est-il possible ? L'expérience d'Orléans montre que les gens parviennent assez facilement à une certaine connaissance de l'agglomération, des perspectives démographiques, de ses contraintes financières. Surtout, ils dégagent rapidement les problèmes fondamentaux.

— A Orléans, les grands problèmes, problèmes d'agglomération en particulier, étaient bien sûr présents à l'esprit des techniciens, mais ce sont les groupes de travail qui, arrivant avec des idées neuves, ont montré les incohérences les plus flagrantes. La conclusion essentielle de tous les groupes était la nécessité de créer des structures d'agglomération, ce qui n'a pas été sans répercussions par la suite.

On peut, cependant, remarquer que, dans ce cas, la compréhension des problèmes était limitée aux groupes de travail. L'extension de cette culture à des couches plus larges de la population repose les questions soulevées au chapitre précédent.

Au delà de cet effort d' « acculturation », la participation peut-elle jouer un rôle important dans la prise de décision ?

LA PARTICIPATION A LA PRISE DE DÉCISION.

— On a dit tout à l'heure que peser sur le pouvoir est une véritable chimère. Or je crois qu'il y a, dans le cœur de chacun, le désir de pouvoir agir sur son milieu, sur ce qui l'entoure, sur ce dont il a besoin. La véritable chose qui fera que les gens s'intéresseront à l'urbanisme, c'est que finalement ils puissent peser sur les décisions qui les concernent directement. C'est vraiment là le rôle du politique de faire en sorte que cette participation aux décisions puisse être effective.

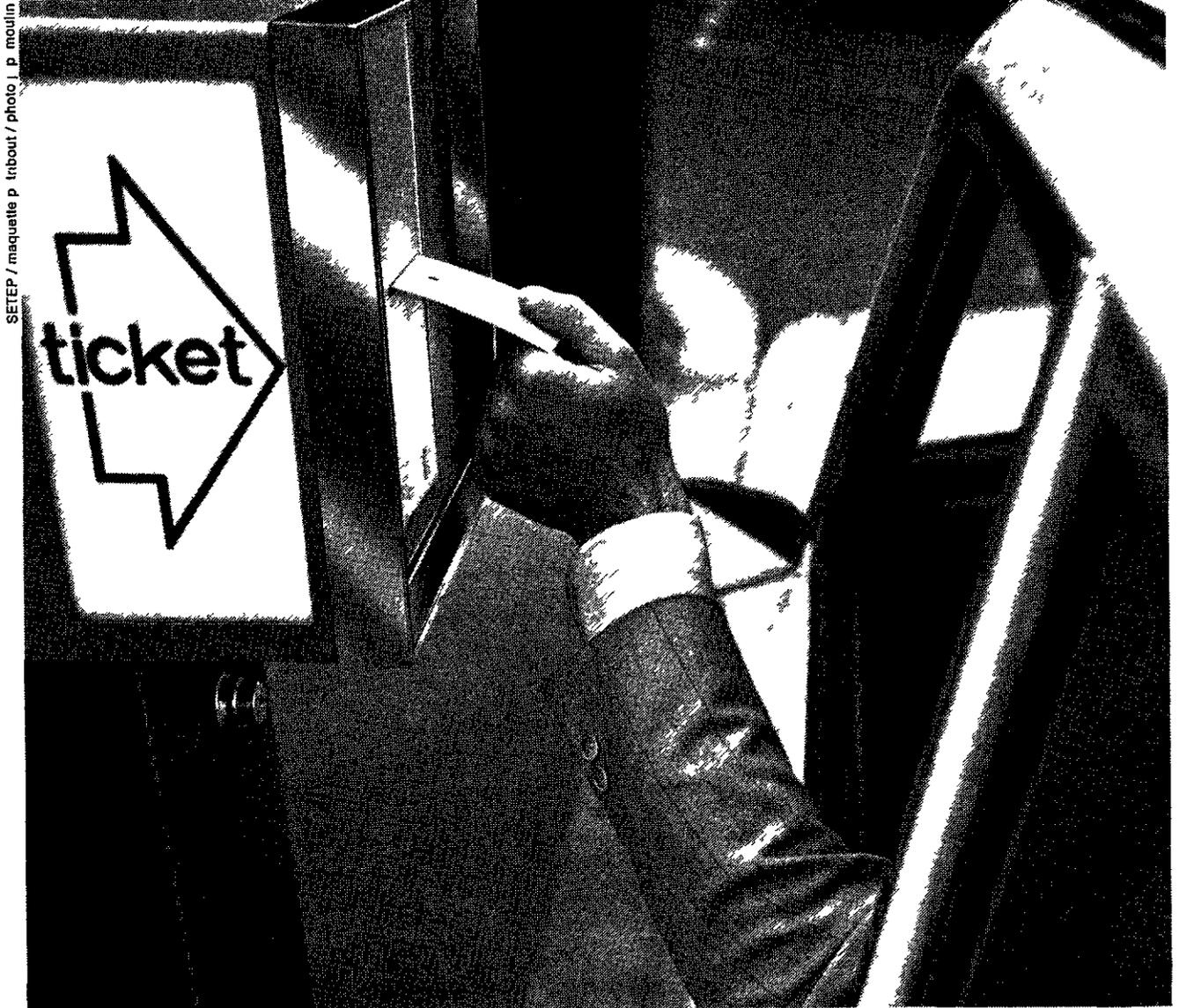
— C'est possible au niveau des décisions qui intéressent le quartier (crèche, école) mais le grand problème sera, évidemment, qu'au niveau de l'agglomération, de la région, les décisions sont beaucoup plus difficiles à prendre et qu'il est alors plus difficile d'y faire participer les gens.

Il est, en fait, difficile de dire dans quelle mesure la participation peut permettre à la population de peser sur le pouvoir. En dehors du fait que l'information peut cristalliser certains problèmes et provoquer la création de groupes de pression, on peut dire, à la lumière des expériences qui ont été décrites, que les participants ont une influence sur les élus et les techniciens :

- les informations nouvelles qu'ils apportent conduisent à modifier certaines décisions ;
- certaines idées reçues ne résistent pas à un exposé devant un public qui pose un œil neuf sur les problèmes ;
- certaines préoccupations, absentes jusqu'ici des structures de décisions, apparaissent en fait importantes ;
- entre plusieurs projets techniquement réalisables, l'adhésion du public pour l'un d'entre eux est un puissant critère de choix.

Enfin, et surtout, la qualité des programmes électoraux et des hommes qui prennent en charge les destinées de la ville est fonction, pour une large part, du niveau d'information de la population.

parking!



SETEP / maquette p. tribut / photo | p. moulin

Les équipements C.F.E.E. permettent le contrôle automatique des usagers d'un parking public ou privé. Le Département "Trafic et Stationnement" de C.F.E.E. met à votre disposition une gamme complète d'équipements permettant de solutionner tous les problèmes de contrôle (péage, comptage et alarme) C.F.E.E. vous apporte le concours expérimenté d'un "bureau d'études européen", au courant des techniques les plus récentes et possédant les références les plus nombreuses.

AUTOMATISME DE CONTROLE POUR PARKINGS

- lecteurs de cartes d'abonnés
- distributeurs de tickets horodatés
- récepteurs de monnaie ou de jetons
- barrières automatiques
- détecteurs de véhicules
- cabines de péage
- caisses enregistreuses
- comptage - guidage

- horodateurs avec ou sans calcul automatique du prix

Reduisez votre personnel
Supprimez toutes fraudes
Rentabilisez vos investissements
en utilisant un
automatisme de contrôle C.F.E.E.

cherchons agents pour la province

C.F.E.E.

90 rue danton
92-levallois
tel 270.11.90

Préalables à une politique urbaine globale au niveau de l'agglomération

INTRODUCTION.

Le rapporteur introduit le débat en constatant que la nécessité d'une politique globale urbaine au niveau de l'agglomération s'est de plus en plus affirmée.

Ceci suppose tout d'abord que se crée au niveau de l'agglomération une autorité unique. Il devient également nécessaire de mettre en place des structures permettant une participation démocratique effective de la population à son devenir au sein de l'agglomération.

Mais pour que les agglomérations puissent effectivement élaborer et mettre en œuvre de telles politiques sous leur propre responsabilité, il convient d'une part que l'Etat effectue une authentique décentralisation, d'autre part que les élus locaux s'efforcent d'explicitier la politique et les objectifs qu'ils entendent poursuivre sur l'agglomération, et que leurs services acquièrent une réelle compétence en matière de planification et de gestion. Ce n'est qu'à ce titre que, dans le cadre d'une orientation générale d'une politique urbaine nationale, et de priorités fixées par l'Etat pour certaines opérations importantes, un véritable débat pourra s'instaurer dépassant le caractère très largement formel du dialogue et de la concertation politico-administrative actuelle.

Parallèlement la planification traditionnelle, essentiellement spatiale axée sur le zonage, les équipements, l'occupation du sol par telle ou telle catégorie de fonctions ou d'usagers, doit être complétée et enrichie par une planification « structurelle », qui sache identifier et définir les points forts de relation entre les différents éléments du système urbain. La planification urbaine doit elle-même être globale, et donc intégrer les aspects économiques, physiques et sociaux du développement urbain, dépassant ainsi l'approche sectorielle traditionnelle (circulation et transports, foncier, logement, etc...). En outre, elle doit mettre l'accent davantage sur l'administration du changement urbain que sur son contrôle réglementaire et législatif. La tâche du planificateur urbain apparaît donc moins aujourd'hui de construire des plans d'urbanisme que d'imaginer des stratégies et des tactiques. Aussi la planification, de même que la programmation, devient-elle une tâche permanente.

Mais la planification n'a d'autre valeur que celle des décisions qu'elle inspire, qu'elle éclaire effectivement.

Ceci implique des changements dans les structures et les méthodes administratives actuelles, basées sur une logique et un mode de fonctionnement hiérarchiques et sectoriels. L'expérience prouve qu'il est difficile de mettre en œuvre une politique globale avec des administrations étroitement compartimentées qui ne peuvent mener que des actions strictement sectorielles. Aussi convient-il d'expérimenter de nouvelles techniques de gestion basées sur la programmation fonctionnelle et facilitant la coordination entre les différents secteurs, au sein des services techniques municipaux, entre les différentes administrations de l'Etat, entre celles-ci et ceux-là.

LE RAPPORTEUR : — Si nous sommes d'accord sur une telle conception nous pourrions nous demander comment mettre en œuvre ces idées et en particulier quelles institutions mettre en place ? quels hommes et quelles pratiques nouvelles ceci réclame-t-il ?

**LES STRUCTURES A METTRE
EN PLACE.**

La nécessité de promouvoir un pouvoir unique d'agglomération, responsable des décisions stratégiques et des décisions financières, a été réaffirmée par l'ensemble des participants. Mais il a été remarqué que certaines formes de concertation et de regroupement aboutissaient de fait à créer un échelon de plus par rapport auquel les acteurs viennent négocier et se répartir certains crédits.

Si un accord est apparu sur la nécessité de solutions visant à sauvegarder un niveau de relations humaines qui pourrait être par exemple celui de la commune actuelle, un accord n'a pu être atteint sur les responsabilités et le pouvoir de décision à conserver à ce niveau.

— Je me demande si on n'a pas fait fausse route en allant vers l'unité très artificielle de la région. Si on reprend la politique de régionalisation, en remplaçant régions par aires urbaines, ne trouve-t-on pas la solution aux problèmes qui viennent d'être soulevés ?

— Je serais moins optimiste que vous sur l'aire urbaine mais aussi pessimiste sur la possibilité de créer des solidarités au niveau de la région. Un aspect mériterait d'être approfondi : certaines formes de concertation dans les agglomérations aboutissent à créer un échelon de plus par rapport auquel des acteurs viennent négocier, viennent se répartir une certaine manne. C'est ce système qu'il faut casser, c'est-à-dire arriver à créer des solidarités



Pneu et décoration

horizontales et des enjeux communs sur l'agglomération. L'expérience des communautés urbaines est à ce point de vue assez désastreuse. Le critère de non création d'un échelon supplémentaire est dans cette optique un critère fondamental pour traiter le problème.

— Plus que l'agglomération, la commune n'est-elle pas le contexte le mieux adapté à l'expérimentation de langage, de contacts avec des groupes localisés ?

— Je me demande si la solution qui a été préconisée à maintes reprises ces temps derniers c'est-à-dire un niveau de relations humaines qui serait celui de la commune actuelle et un niveau de responsabilités financières qui serait celui du regroupement des communes est impossible à mettre en place. Le niveau de relations humaines de l'ancienne paroisse est important. Je crois qu'il ne faut pas le détruire mais est-ce que ce niveau a besoin d'avoir un budget et des services techniques ?

— La réalisation de crèches par exemple doit relever de la gestion du quartier.

— Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que les anciennes communes aient un crédit pour des crèches ou écoles primaires ; il semble qu'on peut tout de même les répartir au niveau intercommunal.

— Je crois que l'on reconnaît qu'il faut au niveau de l'agglomération un pouvoir politique unique, qu'il faut également conserver à un niveau infra-agglomérations une certaine réalité. Le tout est de savoir quelle dynamique créer pour arriver à une solution acceptable.

UNE DYNAMIQUE A CRÉER.

La nécessité de la mise en œuvre d'un processus progressif a été soulignée par l'ensemble des participants. Plusieurs se sont déclarés partisans d'une progression sur tous les niveaux. Mais il a été remarqué que, peut-être plus qu'un problème de niveaux, c'était un problème de style de pratique urbaine qui était posé. Aussi changer brutalement le niveau de gestion de la majorité des équipements apparaît dangereux car on ne donne pas alors les moyens au niveau d'agglomération de changer de style : ce niveau est obligé de reprendre ou de refaire à une autre échelle exactement ce que faisait la commune.

— Je crains qu'en posant des problèmes d'organisation dans un contexte d'agglomération, on fasse un tel saut qu'on aboutisse à une tension entre la problématique de la commune et celle de l'agglomération. Je crois que le progrès est dans l'harmonie de la progression à tous les niveaux.

— C'est plutôt un style de pratique urbaine qu'il faut changer, plutôt qu'un problème de niveaux.

— C'est notamment un problème de contact et de dialogue entre les acteurs publics et privés. Je crois qu'il y a un problème d'adaptation des structures d'études locales aux études qui sont faites parmi les acteurs privés du développement et à l'extérieur de l'Administration.

— Il ne faut pas changer brutalement le niveau de gestion d'un bon nombre d'équipements car sinon on ne donne pas les moyens au niveau communautaire ou au niveau d'agglomération de changer de style. Il est obligé de reprendre ou de refaire à une autre échelle exactement ce que faisait la commune.

— On rend la compétence des services techniques de l'agglomération très difficile en brusquant la mutation. Dans toutes les communautés urbaines créées la fausse solution cherchée par les organismes qui ont été confrontés avec des problèmes de gestion énormes a été un grossissement de type cancéreux de leurs services techniques. Le problème n'est que de style de gestion, de style de planification stratégique, de style de réalisation. Peut-être, pour gérer la voirie, on peut donner au niveau agglomération plus de possibilités de faire appel à des entreprises privées ; un pouvoir de négociation et de contrôle sur des mécanismes du type concession leur permettrait d'éviter de s'alourdir tout de suite et d'être écrasés sous des tâches de gestion directe et de réalisations. Il faut faire attention que pour résoudre les problèmes de capacités techniques des petites communes on n'en crée pas un autre en les transposant simplement à une autre échelle.

— Oui mais pour éviter de brusquer les choses, est-ce qu'on ne risque pas l'enlèvement ?

— Je crois qu'il n'y a pas de bon système mais le fond du problème est que les élus soient convaincus de la nécessité d'arriver à une certaine agglomération et on peut y arriver peut-être d'abord par la conviction des administrés et puis ensuite par le fait qu'ils auront un intérêt financier à se regrouper.

— Je voudrais que nous nous demandions comment et sur qui s'appuyer pour mettre en œuvre une telle dynamique.

COMMENT CRÉER UNE DYNAMIQUE.

Les participants ont considéré qu'il y avait un problème de conscience politique au niveau même des élus et que l'on pouvait se demander de quelle façon certaines réalités d'agglomération étaient passées dans les mentalités des élus. De ce fait, il convient de créer à l'extérieur du système politico-administratif traditionnel des forces appelant la modification des structures et des pratiques au niveau de l'agglomération. Mais certains blocages sont, dans tous les cas, à lever.

— Il me semble qu'une solidarité d'agglomération existe parmi les habitants de l'agglomération, beaucoup plus que parmi des intermédiaires ou des élus.

— Il faut qu'un minimum de finalités soit ressenti pour une politique de coopération au niveau de l'agglomération. Dans le système institutionnel actuel, ces finalités échappent nécessairement au système politico-administratif ; c'est-à-dire que ce sont les industriels qui font les agglomérations et peut-être les syndicats ouvriers parce qu'ils ont besoin d'un marché de l'emploi. C'est à eux de faire prendre conscience que le système institutionnel morcelé ne permet pas de répondre à leurs attentes ; il faut faire le détour par eux si l'on veut créer une solidarité au niveau de l'agglomération.

— Il a été indiqué que l'agglomération avait un sens pour les industriels quand ils raisonnent en terme de marché du travail. Ceci a beaucoup moins de sens quand ils raisonnent en terme de localisation d'implantation car là les disparités fiscales jouent considérablement.

— Je crois en effet qu'il faut arriver à une certaine harmonie fiscale entre les communes et tant qu'on n'aura pas cela, on n'aura pas d'agglomération en fait.

— Est-ce que la problématique de l'agglomération, c'est-à-dire l'unité du marché du travail, la gestion des grands équipements..., a été explicitée aux différents groupes sociaux ? Autrement dit, la finalité de cette gestion unitaire pour certains problèmes a-t-elle été assumée par les différents groupes sociaux en termes d'avantages et d'inconvénients ? Je crois que, comme toujours, nous avons tendance à raisonner en termes d'institution sur la base d'une problématique très limitée, et que nous croyons que cette institution se justifie en fait par elle-même.

— Nous ne sommes peut-être pas suffisamment conscients d'un fait qui me semble extrêmement important : pendant le millénaire qui vient de se passer, le rôle du pouvoir local a consisté à préserver l'ordre établi et à gérer un patrimoine existant qui se transformait tellement lentement que cela ne posait pas beaucoup de problèmes. Ce qui fait qu'avec un certain nombre de règles de fonctionnement simples le système pouvait assez bien marcher.

— Finalement aujourd'hui on se trouve en face de gens qui étant les représentants du pouvoir urbain, n'ont plus seulement à gérer un patrimoine et à conserver l'ordre établi, l'équilibre électoral. Les élus sont affrontés à des problèmes pour lesquels personne ne les a formés.

— Créer la ville, fabriquer une ville, il me semble que là se situe la difficulté. Ce n'est plus seulement les discours d'une assemblée de notables autour d'une table, c'est quand même un certain nombre d'éléments extérieurs qui doivent intervenir. Or, qui s'est soucié de les faire intervenir et comment ?

— J'ai l'impression que finalement un élu local est contraint par les règlements nationaux, par la législation nationale, à un champ uniquement de justification d'application de règlements qui lui échappent. En fait les élus sont contraints de justifier un système sans avoir la latitude de le remettre en cause. Je crois que c'est surtout cette absence de possibilité expérimentale qui manque, même dans le débat.

— En effet on a évoqué sans y insister le problème des revenus communaux mais voilà des gens, je parle des élus communaux, à qui on donne des pouvoirs et dans certains cas des responsabilités ; dans d'autres cas on veut simplement leur faire porter le chapeau. Voilà des gens qui ont des décisions à prendre, qui vont engager l'avenir de la commune pour un certain nombre d'années, et à qui on ne donne pas les moyens financiers de la politique. N'y a-t-il pas là une duperie énorme ?

— Oui mais on peut se poser la question de savoir s'il n'y a pas finalement en toile de fond de tout cela, une structure de contrôle centralisée qui minimise le risque au bénéfice de certains, et qui s'opposerait à la possibilité d'une structure de responsabilité face à un corps électoral conscient des solidarités.

— Il me semble qu'il y a une dysfonction totale entre la pratique budgétaire centralisée qui a pour finalités le minimum de risques par rapport à une prévision globale d'équilibre des finances locales, et une gestion décentralisée d'une politique urbaine qui comporterait certes des risques de dérapage mais qui comporterait aussi, tellement de probabilités de succès et d'adaptation rapide.

**

— Est-ce qu'en fait la décentralisation des responsabilités ne passe pas par l'information des citoyens, dans la mesure où des citoyens mieux informés exigeraient que les responsabilités soient claires, que les élus présentent des programmes électoraux qui soient effectivement des programmes, et les jugeraient sur ces programmes ? Si finalement ces citoyens s'apercevaient que les élus ne sont pas capables de réaliser leurs programmes pour des raisons extérieures dues à l'Administration, à la fiscalité, aux structures, etc..., il se créerait alors un mouvement d'opinion tel que le problème remonterait à des niveaux supérieurs et finirait par se régler. J'ai l'impression que la responsabilité des élus passe par la responsabilité du citoyen à la base, et que c'est lui qui peut exiger que l'élu soit effectivement le responsable, qui peut exiger de ne pas avoir en face de lui une division des responsabilités entre les élus des différentes communes, l'Administration, les Finances, etc., etc...

S.E.P.R.E.S

Société d'Études, de Prospection et de Réalisation d'Équipements Sociaux

PARKINGS

EN SUPERSTRUCTURE - EN SOUTERRAIN
A RENTABILITÉ ASSURÉE



S.E.P.R.E.S

49, boulevard de Courcelles, PARIS (8^e)
Téléphone : 924-97-22 - 924-97-53 - 924-97-34

ésident Directeur General . Henri MIRAMBEAU (x29)

Politique foncière

DIAGNOSTIC DU PROBLÈME FONCIER.

Les participants s'accordent à penser que le problème essentiel est celui de la mauvaise organisation du marché des biens fonciers où règnent, du fait d'une situation de monopole des vendeurs, la spéculation et la rétention, qui sont presque synonymes.

LE RAPPORTEUR : — Pour le problème foncier, je pense qu'il n'est pas utile de revenir dans le détail sur les inconvénients de notre système actuel que tout le monde connaît. Peut-être pourrait-on simplement rappeler qu'il présente au moins deux aspects.

Le premier aspect est celui du gaspillage, qui touche d'ailleurs à l'immoralité et presque au scandale :

- le fait que toute l'urbanisation paye un tribut énorme à la propriété foncière (la valeur de 100.000 logements par an), bien que dans la plupart des cas ce tribut ne rémunère aucun travail et aucun risque ;
- le fait qu'il vaille mieux être propriétaire d'un hectare près d'une agglomération que de travailler toute sa vie ;
- le fait que les collectivités publiques, quand elles exproprient pour des équipements, paient les plus-values qu'elles ont elles-mêmes données aux terrains ;
- le fait que tout le monde, à commencer par le juge d'expropriation, trouve normal qu'un citoyen déclare pour une expropriation une valeur de terrain dix fois plus élevée que celle qu'il a déclarée la veille au fisc.

Tout cela paraît difficilement soutenable et on est surpris de voir que l'opinion l'admet et qu'il n'y a pas de réactions plus vives.

Le deuxième aspect qui en est la conséquence, c'est la rareté du marché foncier, on pourrait presque dire l'absence du marché foncier. Dans un pays très vaste comme la France, on est arrivé à une espèce de psychose de rareté qui est à l'origine d'une partie des difficultés de l'urbanisme : les gens qui ont un terrain, tiennent à l'utiliser au mieux. Les embouteillages de circulation, la destruction de l'environnement sont aggravés par la densification de l'occupation du sol, et cette densification s'explique par le souci des gens de rentabiliser des terrains rares et chers.

— Ces remarques doivent être complétées par la constatation que les Français s'accoutument de cette situation et que la majorité qui en souffre, parce qu'elle est silencieuse, fait la part belle à l'importante minorité qui réclame un véritable droit à la plus-value foncière ; ce qui est d'ailleurs l'explication la plus claire à l'absence de marché foncier, car la spéculation sur la plus-value engendre naturellement la rétention des terrains.

— La gestion de l'immobilier dans la société française a toujours relevé de circuits particuliers : elle fait intervenir certains groupes, certains agents, qui échappent un peu à la problématique d'une gestion économique ; le bien de famille a toujours été le dernier recours.

— J'ai l'impression que depuis l'époque où l'on a tracé les chemins de fer, on n'a fait absolument aucun progrès dans la mentalité quant à la propriété du sol. Là peut-être encore plus que partout ailleurs, un effort d'information, de démystification est nécessaire. On a cité l'exemple de Fos, où les terrains doivent être concédés ; pratiquement aujourd'hui, presque toutes les sociétés de distribution françaises sont en difficultés, pour la simple raison qu'il y a encore deux ou trois ans elles n'envisageaient pas de construire un magasin ailleurs que sur un terrain dont elles étaient propriétaires : il a fallu qu'elles soient à bout de trésorerie et que les banques ne suivent plus pour qu'elles acceptent d'être locataires.

**UNE PREMIERE SOLUTION :
L'INSTITUTION DE L'IMPOT FON-
CIER.**

Plus que les seuls règlements d'occupation du sol, l'impôt foncier semble être un outil particulièrement efficace pour provoquer l'assainissement du marché foncier. Cependant le succès ou l'échec de cette solution dépend des modalités d'application qui seront choisies pour cet impôt.

LE RAPPORTEUR : — La solution libérale est celle de l'impôt annuel déclaratif, celle qui figure théoriquement dans la loi foncière sous le nom de taxe d'urbanisation, solution qui a été adoptée, sauf erreur, dans tous les pays capitalistes non latins et qui fonctionne assez bien : le fait que l'impôt est déclaratif met fin au scandale, dont je parlais tout à l'heure, du marché clandestin et des procédures d'expropriation ; et le fait qu'il y ait un impôt annuel réduit dans une certaine mesure la rétention des terrains. Cette taxe ne supprime pas complètement la spéculation. Celle-ci subsiste encore aux États-Unis notamment, mais la situation y est plus satisfaisante qu'en France ; en particulier les collectivités achètent le plus souvent à l'amiable et sans difficulté les terrains dont elles ont besoin pour les équipements.

— Que la solution de l'impôt déclaratif est séduisante ! Mais son application n'est pas si simple : ce que l'on vise, en effet, c'est bien une taxe annuelle sur la valeur vénale des terrains, mais quels terrains ? Quelles parties du territoire ? Quels taux ? Quel mode d'évaluation de la valeur ? Quelle relation avec le cas de l'expropriation ? Actuellement, dans la perspective du débat parlementaire consacré aux problèmes fonciers on se pose beaucoup de questions sur les dispositions à prévoir pour que la taxe d'urbanisation prévue par la Loi Foncière puisse être appliquée. Le Ministère de l'Équipement croit tenir une solution techniquement praticable. Le Gouvernement prendra-t-il le risque politique de la mettre en œuvre ? L'avenir proche nous le dira. C'est en tout cas le seul moyen dont on puisse espérer un effet réel sur les zones semi-urbanisées où s'effectue aujourd'hui une part essentielle du développement urbain.

— L'institution d'un tel impôt pose en effet un certain nombre de problèmes ; on peut les connaître en analysant les expériences étrangères (États-Unis, Pays scandinaves et Allemagne notamment). D'abord, la création d'un impôt foncier aurait sans doute des répercussions sur l'ensemble du régime foncier et de ses annexes (mutation des terrains, maintien dans les lieux, régime des loyers, propriété commerciale, expropriation, régime successoral, etc...). Par ailleurs, le calcul de l'impôt amène à poser plusieurs questions :

- doit-on taxer l'immeuble — terrain et construction — ou seulement le terrain ?
À mon avis il paraît préférable de taxer seulement le terrain sur sa valeur et de ne taxer l'immeuble que sur son usage (actuellement patente et contribution mobilière) ;
- doit-on taxer tous les terrains en zone urbaine ou seulement les terrains insuffisamment occupés ? Il me paraît tout à la fois plus efficace, plus simple et fiscalement plus productif de taxer tous les terrains ;
- la valeur du terrain est-elle estimée par une Commission avec les travaux d'un service foncier à l'appui (c'est la méthode employée aux États-Unis) ou bien, comme le propose le rapporteur, est-elle déclarée par le propriétaire avec un principe régulateur (si la valeur déclarée est trop faible, la collectivité peut acheter les terrains à ce prix) ? ;
- le taux d'imposition doit-il être infinitésimal (quelques ‰), moyen (2 à 3 %), ou élevé (5 %), c'est-à-dire jusqu'à égaler le revenu du capital représenté par le terrain ?

D'autres problèmes peuvent aussi se poser. D'abord, les terrains supportant les équipements publics ne paient en général pas de taxe, ce qui fait que plus personne ne veut avoir chez soi certains équipements à vocation générale qui nécessitent parfois beaucoup de terrains. Ensuite il est également à peu près certain que des mécanismes correctifs sur les répercussions sociales possibles seraient à mettre en place ; le cas toujours possible du retraité ne pouvant payer l'impôt pour son jardin avec pavillon à Clichy-sous-Bois doit pouvoir trouver une solution ; il servira dans le cas contraire de prétexte au refus de la formule

(« le petit » protégeant « le gros » est une histoire classique). Enfin il existe quelques points d'interférence avec l'urbanisme opérationnel : il ne semble pas, à première vue, que l'institution d'un impôt foncier dispense d'efforts en la matière tant à moyen terme (Z A C, Z A D) qu'à long terme (réserves foncières). On l'a d'ailleurs vérifié pour ce qui est des zones d'extension.

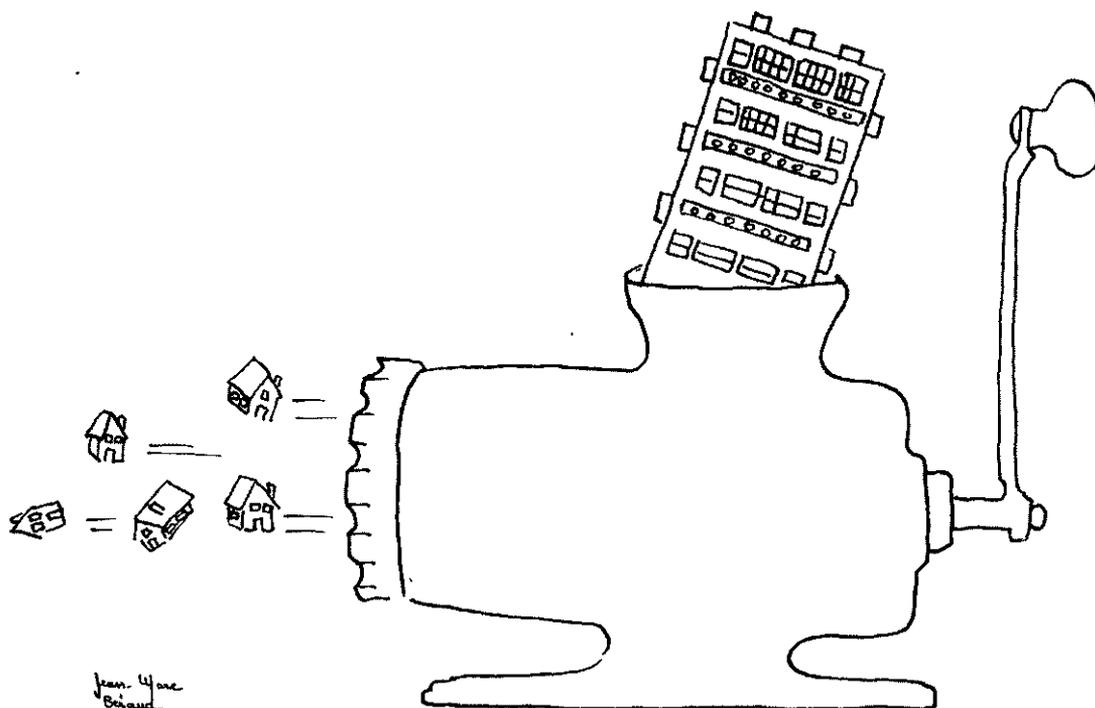
— Est-ce que les coefficients d'occupation du sol peuvent également jouer sur le marché foncier ? Dans la mesure où ils limiteront souvent le droit à construire à des valeurs voisines des valeurs actuelles, ils devraient peser sur les prix des terrains à bâtir et en freiner la croissance.

— L'expérience a montré effectivement que les coefficients d'occupation du sol ont une influence assez efficace, mais enfin je ne pense pas dans le cadre de la définition de la politique d'urbanisme qu'on puisse s'en tenir à des contraintes réglementaires.

**UNE SECONDE SOLUTION :
UNE CERTAINE FORME DE
MUNICIPALISATION DES SOLS.**

La constitution de réserves foncières importantes par les collectivités locales leur permettrait de récupérer une part importante des plus values, tout en conservant une maîtrise suffisante du sol par le système de la concession. Cependant, une politique réussie de réserves foncières suppose d'une part l'émergence d'un pouvoir local compétent et d'autre part la mise à sa disposition de moyens financiers appropriés.

LE RAPPORTEUR : — La deuxième solution, c'est la solution plus dirigiste qualifiée souvent du terme de municipalisation des sols mais qui en réalité peut prendre un grand nombre d'aspects. On peut dire que la politique des ZUP est dans une certaine mesure une politique de municipalisation des sols ; actuellement, certaines actions du Gouvernement vont dans le même sens, comme la politique des réserves foncières qui paraît se développer. Je crois qu'on pourrait dire qu'une municipalisation des sols « libérale » ou « incitatrice » consisterait à donner aux communes les moyens de se procurer et ensuite d'offrir sur le marché des terrains à bâtir en quantité suffisante et à des conditions compétitives. Cette offre devrait permettre de casser la spéculation foncière sans pour cela bien entendu interdire la construction sur les autres terrains ; il faudrait seulement que le droit de bâtir ne soit pas plus favorable sur les autres terrains que sur les terrains municipaux.



— La municipalisation des sols apparaît comme un épouvantail parce qu'elle est considérée comme l'appropriation définitive des sols par la puissance publique. En plus des terrains nécessaires aux équipements, aux espaces verts, aux constructions sociales..., les communes pourraient en fait acheter des terrains au prix agricole à seule fin de les revendre lorsqu'ils auront pris une valeur suffisante. En utilisant les mécanismes de la « spéculation foncière » les communes pourraient ainsi non seulement offrir des terrains sur le marché, mais aussi réaliser des bénéfices susceptibles d'accroître leur effort d'équipement, comme le montre l'exemple de Lisbonne.

— En réalité, je crois que les variantes de politique foncière sont extraordinairement nombreuses au niveau local. Au bout du compte j'aurais tendance à décrire la politique au niveau national comme devant mettre à disposition des agglomérations une gamme d'instruments permettant de couvrir les nécessités d'intervention dans les différents secteurs avec, pour chacun, les spécificités des problèmes qui s'y posent. Ainsi semble-t-il, on peut distinguer :

- les zones stratégiques, tels que les centres anciens où l'aménagement du tissu urbain doit être conduit de façon très consciente et très volontaire si l'on veut sauver la centralité urbaine ;
- les centres nouveaux où le processus de création et d'animation est particulièrement délicat et où la puissance d'évolution, dès lors que le germe est lancé, contraindra la collectivité à une intervention permanente ;
- les zones où s'implantent des logements sociaux car c'est là un domaine privilégié de l'action publique.

Dans ces secteurs-là il me semble que c'est une municipalisation des sols qu'il faut poursuivre par le biais de la concession d'usage des sols.

LES POUVOIRS LOCAUX SONT-ILS COMPÉTENTS POUR POURSUIVRE UNE POLITIQUE DE RÉSERVES FONCIÈRES ?

Une politique de réserves foncières suppose, quant à la gestion des collectivités locales, des changements de mentalité, de méthodes de planification et de structures.

— J'ai l'impression que l'expression « gérer en bon père de famille » s'applique tout spécialement au problème foncier des communes. On s'aperçoit en fait qu'il y a une philosophie de gestion très traditionaliste et je craindrais pour ma part, si l'on éludait cette question, de donner aux communes, et même à certains élus, des moyens d'action dans ce domaine : combien de communes garderont un terrain vacant, alors qu'il pourrait servir à une commune voisine, comme réserve, sans avoir de véritable stratégie sur ce terrain ? C'est pour cela que même la concession n'arrive pas à être mise en pratique : la concession, c'est une novation énorme par rapport à la pratique traditionnelle vis-à-vis des biens fonciers.

— Chacun connaît des exemples de terrains centraux restant dix ans à l'état de terrains vagues. Quelle collectivité consciente de la valeur sociale de tels biens aurait laissé ces terrains en l'état ? Je crois qu'un effort d'imagination aurait permis d'avancer des solutions permettant de mieux gérer les biens immobiliers publics.

— Je crois qu'une politique foncière est toujours plutôt un moyen d'une politique qui se pose en termes d'équipement collectif, de prix de la construction, d'une certaine structure de l'habitat. C'est un leurre de croire que formuler une politique foncière est simple ; c'est peut-être là l'un des domaines où la planification urbaine mérite d'être très élaborée. Autrement dit, une politique foncière doit être au service d'une politique urbaine bien explicitée vis-à-vis de tous les groupes. Je crois qu'une politique foncière, c'est un nœud auquel concourent des intérêts, et la première tâche au niveau des agglomérations serait de démêler ce nœud. Il y a là une nécessité d'étude et d'élucidation avec tous les groupes sociaux concernés, qui actuellement n'est pas entreprise.

— Une solution de municipalisation des sols imposerait l'existence de collectivités très puissantes et très responsables au niveau de l'agglomération, faute de quoi les solutions de type technocratique auxquelles on peut penser, qui consistent à créer un organisme ad hoc spécialisé, risquent de se développer. Cette solution de municipalisation des sols, il faut la comprendre comme un objectif à atteindre par un effort des collectivités locales d'agglomération prenant progressivement la maîtrise des parties stratégiques de leur territoire, par exemple les zones centrales (centres anciens et centres nouveaux), les zones principales d'implantation des logements sociaux, etc...

— Je pense que l'une des solutions qu'on pourrait retenir, c'est que, de toute façon, on a créé des entités qui sont ces communautés urbaines dont l'une des premières responsabilités est de mener une politique foncière : la loi le dit. Depuis longtemps d'ailleurs, ces communautés urbaines réclament des dotations, ou des ressources fiscales appropriées, pour mener une telle politique. Qu'attend-on pour les leur donner ?

— J'ai l'impression que si les collectivités locales avaient disposé d'une certaine liberté, et d'abord d'une masse de ressources plus grande, automatiquement elles auraient été amenées pour l'emploi de ces ressources à jouer à une stratégie d'investissements et, dans le cadre de cette stratégie, à comparer l'intérêt de réserves foncières par rapport à des investissements immédiats.

**A PARTIR DE QUELLES RES-
SOURCES FINANCIÈRES PEUT-
ON CONSTITUER DES RÉSERVES
FONCIÈRES ?**

On peut envisager d'affecter les crédits d'aide à la construction à la constitution de réserves foncières. Les collectivités locales devraient également disposer de prêts à long terme.

— En ce qui concerne l'aide à apporter aux communes pour qu'elles puissent constituer des réserves foncières, il y a quand même un problème de trésorerie puisque les prêts mobilisables sont à court terme alors qu'en réalité la durée de l'amortissement est beaucoup plus longue pour les terrains suburbains, sinon pour les terrains vraiment urbains.

LE RAPPORTEUR : — Je crois qu'on peut arriver à une solution de municipalisation, bien entendu sans la fameuse spoliation qu'on brandit comme un épouvantail, tout simplement par une action incitatrice qui consiste à récupérer les fonds considérables apportés par les Pouvoirs publics pour aider la construction de façon anarchique. L'aide au logement représente à elle seule 7 ou 8 milliards nouveaux par an, soit près de 20.000 F. par logement construit annuellement ; on pourrait alimenter une politique foncière constructive en utilisant une partie de ces sommes qui reviendraient bien entendu au logement en fin de course.

— Vous envisagez froidement de supprimer l'aide de l'Etat à la construction ?

LE RAPPORTEUR : — Je n'ai pas proposé de ne pas aider. On conserverait l'aide au logement, mais au lieu de faire l'aide sous forme d'un chèque que signe le Directeur départemental de l'Équipement au nom de n'importe qui, l'aide se ferait sous forme d'un terrain mis à la disposition des constructeurs. La valeur de l'aide serait la même, mais on fournirait un terrain au lieu de fournir un chèque. On devrait obtenir ainsi une bien meilleure organisation urbaine ; en fait pour les logements dits sociaux qui sont primés, on pourrait supprimer complètement l'aide et la remplacer par un cadeau du terrain ; mais pour les H.L.M., il faudrait maintenir une partie de l'aide et remplacer l'autre partie par le cadeau du terrain pour conserver le niveau actuel.

Il faut tout de même aussi signaler que cette année pour la première fois les communes ont la possibilité d'emprunter à la Caisse des Dépôts pour des réserves foncières, ce qui leur était interdit jusqu'à présent. C'est un excellent instrument ; il sera intéressant de voir dans quelle mesure elles s'en serviront.

— En effet, une décision a été prise par le Gouvernement le 1^{er} décembre 1970 d'ouvrir à celles-ci une possibilité d'emprunt de 200 millions de francs en 1971. Cet emprunt qui doit théoriquement rassembler des crédits en provenance de la Caisse des Dépôts, de la Caisse de Crédit Agricole et de la Caisse d'Aide à l'Équipement des Collectivités locales, sera mis à

la disposition des Collectivités locales pour une durée de 15 ans à un taux assez bas (6 % vraisemblablement). Ce crédit est en principe réservé pour l'essentiel à la réalisation de réserves foncières dans les zones périphériques, principalement dans les Z A D. Il permet également l'intervention des collectivités locales dans les centres urbains où conjointement avec des dotations budgétaires de l'Etat, pourraient s'amorcer des politiques de préparation de rénovation urbaine à moyen terme.

Enfin, un dernier point me paraît pouvoir être évoqué, c'est l'idée de profiter des responsabilités que le Ministère de l'Equipement exerce dans le domaine du logement social pour déclencher le processus de développement de la concession immobilière en expérimentant, vraisemblablement dans le cadre d'agglomérations organisées (communautés urbaines par exemple), des politiques de concession des terrains aux organismes constructeurs du logement social, les collectivités locales recevant alors les aides financières qui correspondent à la charge foncière de ceux-ci.

**CONSTRUCTEURS ASSOCIÉS POUR LE MONTAGE
D'OUVRAGES MÉTALLIQUES**

Société Anonyme au Capital de 4.000.000 de F.

C.A.M.O.M.

RÉSERVOIRS - TUYAUTERIES
CHARPENTES - CANALISATIONS

82, Boulevard des Batignolles, PARIS-17^e
Tél. : 387-33-69

MATÉRIEL POUR L'ENTRETIEN ET
LA CONSTRUCTION DES ROUTES

ROUX-LÉGER
CONSTRUCTEURS
DIJON

Bureaux et Usine : 27-29, Rue Auguste Brullé - Tél. : 32-18-23

INTERVIEW



I
N
T
E
R
V
I
E
W

Brigitte GROS est une des cinq femmes mères d'une ville de plus de 5.000 habitants. Elle est également parmi les 58 Françaises qui siègent dans un Conseil général. Elle connaît bien les Yvelines. Notre camarade MAZZOLINI lui a posé quelques questions à propos d'urbanisme. Voici ce qu'elle en pense :

MAZZOLINI.

Dans votre livre : « Quatre heures de transport par jour » (1), vous décrivez le cauchemar de la vie quotidienne des banlieusards. Vous constatez l'impuissance des élus pour rendre une part à la vie dans la journée du citoyen. Pourquoi cette impuissance ?

Brigitte Gros.

Nous faisons actuellement de l'urbanisme à l'envers ; nous construisons des logements sans prévoir les routes et les transports en commun pour les desservir ; ensuite on se dit qu'il faudrait créer aussi des emplois près de ces logements ; on crée alors des zones industrielles avec 15 ans de retard...

M. DELOUVRIER a essayé de mettre sur le papier ce que devait être la Région Parisienne dans les vingt ans à venir. Mais lorsqu'on regarde ce qui se passe réellement on s'aperçoit qu'en fait on urbanise partout sauf là où le schéma directeur le prévoit, que les équipements, les transports ne suivent pas.

(1) « 4 heures de transport par jour », publié chez Denoël en 1970.

MAZZOLINI.

Pourtant vers 1920 la ville de Paris avait une certaine avance en matière de transports en commun. On a donc vécu sur le capital acquis ?

Brigitte GROS.

Vers 1920, le Conseil général de la Seine avait conçu un plan qui a été repris par la ville de Paris. Il en est résulté un métro Paris intra-muros et non un métro régional comme cela s'est fait à Londres. En 1930, il aurait fallu prévoir le prolongement des lignes de métro. Mais malheureusement la guerre est venue et elle a compté.

MAZZOLINI.

C'est la guerre, à votre avis, la cause essentielle de ce retard d'équipement ?

Brigitte GROS.

Je pense que la guerre a été l'une des causes du retard ; mais une autre cause essentielle c'est la centralisation du pouvoir. Je crois que c'est la centralisation du pouvoir qui fait que même lorsqu'on a une bonne conception des choses en matière de plans d'urbanisme on ne peut réaliser les projets ; il n'existe pas à l'heure actuelle de pouvoir réel au niveau de l'exécution des projets.

Pour la Région parisienne tout est centralisé au niveau des Ministres.

Je trouve également scandaleux que ce soit le Président de la République lui-même par exemple, lors d'un Conseil interministériel le 15 octobre, qui décide de la réalisation des escaliers mécaniques de la gare St-Lazare. Que penser d'un système tel que pour des projets de ce genre on soit obligé de remonter jusqu'au Président de la République ?

MAZZOLINI.

Est-ce parce qu'on ne saisit pas les choses à la base, dans la vie quotidienne, qu'on ne peut leur donner de prix, qu'on ne peut savoir et vouloir les maîtriser ?

Brigitte GROS.

Je dis qu'il faut une répartition nouvelle du pouvoir politique, du pouvoir de décision et du pouvoir d'exécution. Si vous aviez dans la Région parisienne une assemblée régionale élue avec un exécutif élu, ce serait à l'échelon de la Région parisienne que seraient examinés les problèmes de transport, les liaisons routières, le problème des créations d'emploi et la concordance de l'emploi et du logement. Cette responsabilité de l'urbanisme global se ferait à l'échelon de la région sans monter plus haut ; les problèmes seraient alors réglés par des gens qui leur sont proches et qui n'ont pas d'autres préoccupations que de les régler vite et bien.

MAZZOLINI.

Que voulez-vous dire par « ils n'auraient pas d'autres préoccupations » ? Est-ce parce que vous craignez une « politisation » des débats régionaux ? La Région parisienne compte plus de 9 millions d'habitants, c'est plus que la Suisse. Pensez-vous au démembrement de l'Etat ? Pensez-vous au danger d'une autonomie financière de cette région ?

Brigitte GROS.

Non. Absolument pas. Je dis qu'il est bon que les débats sur l'aménagement d'une région soient politisés car finalement c'est avoir une certaine conception des choses que de faire un urbanisme démocratique comme je le souhaite.

Ce que je veux dire c'est que, admettons que demain vous ayez un exécutif régional à l'échelon de la Région parisienne, avec des pouvoirs financiers réels et la possibilité, à partir de ces pouvoirs financiers, d'obliger la S.N.C.F., et la R.A.T.P. à réaliser un certain nombre d'équipements ; à ce moment-là, les choses iraient beaucoup plus vite, le pouvoir régional ne serait pas freiné dans son action par des Ministres, le Premier Ministre ou l'Élysée.

Je crois que nous vivons dans un pays terriblement conformiste où finalement on a peur de tout. Moi je ne suis pas du tout impressionnée ni inquiétée par le rôle et le pouvoir que pourrait avoir un Maire élu à Paris même, et le pouvoir que pourrait avoir un exécutif à l'échelon d'une région.

J'estime que tous les pays démocratiques ont des élus qui sont responsables de leur capitale et de la région dans laquelle s'insère leur capitale.

A Tokyo, à Washington par exemple, vous avez un Maire élu au suffrage universel direct.

A Rome, Bonn, Berlin, Moscou, vous avez un Maire élu par le Conseil municipal selon le procédé existant dans toutes les villes de France, sauf à Paris.

Si vous prenez Londres, vous avez le Grand Londres, institution tout à fait démocratique comprenant 33 communes. Son Maire est choisi par la Reine, mais au sein d'un Conseil municipal élu.

Aussi la France, parmi tous les pays développés, aussi bien capitalistes que communistes (j'ai pris le cas de Moscou), la France est le seul pays où la capitale n'est pas gérée démocratiquement.

Je crois donc qu'on a peur des élus et je dirais que la société est tellement bloquée, le système tellement bloqué sur le plan de l'urbanisme, avec notre système de centralisation autocratique, qu'il faut le changer.

Je ne crois pas que les élus responsables pourront avoir une politique de surenchère permanente. Il faut leur faire confiance. Qu'ils apprennent à connaître les problèmes, à les globaliser, à voir les avantages et les inconvénients, tout en comprenant leurs conséquences. Pourquoi existerait-il un développement anarchique et une surenchère inacceptable ?

S'ils sont véritablement responsables, les élus prendront une position très différente de leur position actuelle.

Aujourd'hui vous avez des élus qui sont constamment en position de révolte contre le pouvoir central qui les traite en « mineurs ».

A partir du moment où vous leur donnerez de vraies responsabilités, où ils auront à se préoccuper de leurs propres affaires, ils feront leur travail sans démagogie et se situeront par rapport à l'intérêt général.

MAZZOLINI.

Mais alors l'intérêt de l'urbanisme ne résiderait-il pas dans sa pratique, par le fait qu'il constitue un champ privilégié d'apprentissage des problèmes économiques, sociaux, politiques ?

Brigitte Gros.

Oui. Je crois que le débat politique va se placer, dans les vingt années à venir, de plus en plus sur les problèmes de la vie quotidienne des gens et sur le phénomène urbain auquel nous assistons.

Nous devons dès aujourd'hui poser le problème du développement des villes, afin d'éviter qu'elles ne deviennent des mégalopolis où il sera de plus en plus difficile de vivre.

MAZZOLINI.

Nous avons vu les inconvénients de la centralisation, mais il existe un avantage que je voudrais défendre à propos de la propriété foncière.

Si on avait des villes fortes, des régions fortes, avec un niveau de responsabilités plus près des citoyens et des propriétaires fonciers, croyez-vous qu'on aurait pu innover aussi vite qu'avec un système centralisé dans la voie de la socialisation de la propriété foncière ? Aurait-on fait des ZAD dans la Région parisienne avec un président élu ? Aurait-on fait des villes nouvelles ?

Brigitte GROS.

Moi, je ne crois pas au système centralisateur, je crois qu'il faut faire baisser les prix des terrains. Vous savez qu'à Paris le terrain a augmenté de 300 % au cours des dix dernières années.

Le problème foncier consiste à briser les spéculations foncières et à libérer les terrains et à faire baisser les prix. Je crois au système existant aux Etats-Unis qui consiste à frapper les terrains d'un impôt progressif chaque année et proportionnel à leur valeur.

Je suis très choquée de voir par exemple que les propriétaires des terrains desservis par une autoroute vont voir monter les prix de leurs terrains de 400 % et qu'ils ne paieront pas d'impôts supplémentaires.

Si vous aviez un impôt foncier réel, progressif et proportionnel à la valeur du terrain qui augmente grâce aux équipements publics payés par tous les contribuables, les propriétaires fonciers seraient obligés, lorsqu'ils ne pourraient pas payer l'impôt, de vendre leurs terrains, ce qui provoquerait un apport sur le marché et rendrait possible, je le pense, la baisse globale des prix. Ceci est une première chose.

La deuxième, c'est le problème de l'accélération des expropriations. Je crois qu'il faut garder le système actuel de l'expropriation mais l'alléger, pour le rendre plus rapide. Je ne veux pas me citer en exemple ; je prends le cas de ma ville à Meulan, cela vous intéressera :

J'avais 80 hectares à exproprier pour construire un grand ensemble et j'ai voulu m'en occuper personnellement, sans passer par l'Agence Foncière. Et bien, je suis arrivée à rester dans les délais légaux, c'est-à-dire que j'ai exproprié en 4 mois et demi, un cas unique d'ailleurs dans la Région parisienne.

Cela veut dire qu'à partir du moment où nous donnons des responsabilités aux élus qui sont proches des réalités et qui veulent réaliser rapidement ce qu'ils ont décidé de réaliser, vous pouvez gagner des années en matière d'expropriation.

MAZZOLINI.

Mais pour que le Maire puisse être « efficace » vous en venez à une idée très large de son domaine d'action.

Vous en venez à imaginer un Maire qui est plutôt un président de communauté urbaine.

Brigitte GROS.

Je ne crois pas qu'on puisse donner aux Maires des pouvoirs globaux ; le pouvoir du Maire doit être limité à la vie communale.

Pour simplifier, je dirais que le Maire en matière d'éducation nationale devrait pouvoir construire des écoles maternelles et des écoles primaires avec un financement à 100 % par la commune. Je dirais que le C.E.G. et le Lycée devraient être construits et réalisés avec le financement à 100 % du département, et je dirais aussi qu'à l'échelon de la région doit être traité le problème des universités avec financement à 100 % par la région.

J'ai été très frappée (et je m'excuse de revenir au Président de la République mais c'est très important pour comprendre le système), j'ai même été choquée de voir que l'Education Nationale ayant choisi une nouvelle université à Versailles, c'est M. POMPIDOU lui-même qui a décidé qu'elle ne se ferait pas à Versailles mais se ferait 15 km plus loin à Trappes.

Cet exemple montre que nous sommes dans la confusion totale des pouvoirs. Si nous avions un vrai pouvoir régional, il serait responsable des implantations universitaires.

Autrement dit, il faut retrouver la compétence de la municipalité, la compétence de la communauté urbaine, la compétence du département et la compétence de la région.

MAZZOLINI.

Qui doit être compétent en matière de villes nouvelles ?

Brigitte GROS.

Le problème des villes nouvelles est passionnant. Actuellement, comme vous le savez, les villes nouvelles sont un échec à cause de cette centralisation ; personne n'est véritablement responsable des villes nouvelles et du problème du financement des villes nouvelles.

MAZZOLINI.

Vous faites allusion aux débats sur les projets « hors enveloppe régionale ».

Brigitte GROS.

Voilà ! Les élus locaux passent leur temps à dire « c'est épouvantable, on veut mettre la programmation des équipements des villes nouvelles dans l'enveloppe départementale et régionale », tout en disant : c'est l'Etat qui devrait arriver à financer les villes nouvelles — qu'on appelle « hors programme ».

Prenons l'exemple de l'Angleterre où les villes nouvelles sont un succès. Elles sont réalisées avec 20 ans d'avance sur les nôtres.

Comment cela s'est passé en Angleterre ?

Et bien les constructions des équipements sont réalisées à partir d'emprunts à 2,5 % sur 40 ans.

Si la Caisse des Dépôts ou tout autre organisme financier public pouvait permettre que le financement se fasse à l'aide d'emprunts à 2,5 % sur 40 ans, sans aucune subvention, et que ce soit la région le réalisateur des villes nouvelles, on aurait gagné 20 ans, comme les Anglais, sur ce qu'on est en train de faire aujourd'hui.

MAZZOLINI.

Vous confirmez qu'il n'y a pas de relation entre les décisions de financement et les objectifs retenus pour l'aménagement ?

Brigitte GROS.

C'est cela exactement.

Les Maires perdent un temps fou en démarches tout à fait inutiles. Je ne dis pas du tout qu'il faut donner tous les pouvoirs aux Maires, je dis qu'il faut limiter la compétence du Maire mais lui donner dans le cadre de cette compétence une liberté totale d'action.

Je crois aussi au citoyen souscripteur. Je crois que la Caisse des Dépôts pourrait trouver auprès des souscripteurs locaux une source d'épargne très importante.

Je suis persuadée que les Parisiens seraient prêts à souscrire à un emprunt comme l'avait proposé M. DOUBLET pour l'amélioration des transports en commun, et les Meulanais seraient prêts à souscrire pour construire une école ou une piscine dans leur commune.

Je crois qu'il y a là une source de financement insoupçonnée parce que justement l'Etat refuse de permettre aux souscripteurs locaux de sortir leur argent pour les équipements qui les concernent directement.

MAZZOLINI.

Pourquoi les souscripteurs ne peuvent-ils pas investir suivant leur désir ? Que pourrait-on craindre ?

Brigitte GROS.

On peut craindre l'inflation, c'est ce qui s'est passé en Allemagne. Là-bas il y a eu une certaine poussée inflationniste parce que les collectivités locales ont emprunté un peu rapidement. Mais on peut limiter ce danger.

J'ai un ami industriel qui construit une usine en Allemagne et la commune en Allemagne, chose extraordinaire, a le droit de garantir l'emprunt auprès d'une banque privée, vous voyez jusqu'où vont nos voisins.

La commune garantit l'emprunt auprès d'une banque privée et l'industriel doit faire son usine sur le territoire communal. Nous n'avons pas en France un système semblable, malheureusement ! Conséquence : quatre heures de transports par jour pour certains banlieusards travaillant à Paris.

MAZZOLINI.

Tout s'enchaîne selon vous.

Brigitte GROS.

Le banquier est bloqué. Le citoyen est bloqué. Le maire est bloqué et le conseiller général aussi. Je crois donc qu'il faut redonner la volonté de réaliser. Je vois à l'échelon du département que je connais bien, les Yvelines : vous avez 95 % des dépenses du budget qui sont obligatoires — il ne reste que 5 % dont les conseillers peuvent disposer en toute indépendance.

Que fait le département ? Il aide d'une part l'Etat à réaliser certains équipements, il aide d'autre part les communes à en réaliser d'autres. Mais lui-même ne peut prendre aucune initiative importante.

MAZZOLINI.

Vous avez fait un livre ; dans votre commune vous faites des expériences. Croyez-vous à cette méthode expérimentale, à une pratique expérimentale au niveau des Maires ? Pourquoi les Maires ne se regroupent-ils pas ?

Brigitte GROS.

Mais les Maires sont groupés. Nous avons des associations de Maires. Mais le système est tel qu'il nous met dans une position de « mendiants » :

— 15 % des ressources fiscales vont aux communes,

— 85 % des ressources fiscales vont à l'Etat,

ce qui fait qu'en réalité nous agissons comme des « mineurs ». Nous dépendons du bon vouloir du Ministère des Finances, des enveloppes et des subventions que l'Etat « central » veut bien nous octroyer.

Cette situation est humiliante et inefficace.

MAZZOLINI.

Faut-il envisager un regroupement communal autoritaire, comme en Suède par exemple ?

Brigitte GROS.

Excusez-moi, le groupement communal n'a pas été autoritaire en Suède. C'est M. FOUCHET qui voulait, au moyen d'une réforme communale, mettre en place un système autoritaire.

En effet, le Préfet était chargé dans le projet de Loi FOUCHET d'établir en trois mois une nouvelle carte des unions communales sans même demander l'avis des Maires. Le système en Suède est totalement différent ; on a donné aux communes suédoises un certain nombre d'années pour se regrouper comme elles l'entendaient. Les élus suédois ont dessiné eux-mêmes la nouvelle carte des regroupements de communes. Ils ont été les promoteurs de la réforme.

MAZZOLINI.

Au bout de six ans c'était autoritaire.

Brigitte GROS.

Non, au bout de six ans c'était l'Assemblée Nationale qui devait examiner les litiges et tenter de les régler.

MAZZOLINI.

C'était l'Assemblée ?

Brigitte GROS.

Oui, c'était l'Assemblée Nationale qui devait examiner les problèmes. Moi ce que je propose, c'est de dire aux Maires, et aux Conseillers municipaux : vous avez six ans pour nous proposer des unions communales, voire même des fusions de communes. Quels sont vos souhaits ?

Moi, je suis plus favorable aux fusions de communes parce que je crois qu'elles sont, sur le plan institutionnel, plus démocratiques que les unions communales. Je crois à la commune à un seul niveau et non à deux niveaux.

Enfin, ce n'est pas simple ; il faudra tout de même prévoir les deux. Donc je dis :

- qu'il faut donner six ans aux Maires pour qu'ils nous disent avec quelles communes ils veulent se regrouper, quels sont les voisins qui peuvent réaliser une union valable, équilibrée, de dimension suffisante ;
- qu'il faut leur donner des possibilités d'emprunts et de subventions pour les inciter à se regrouper le plus vite possible.

Au bout de six ans on regarde les résultats obtenus et si vraiment certains Maires continuent à être opposés à toute union ou regroupement, l'Assemblée Nationale ou l'Assemblée Régionale peuvent à ce moment là prendre des décisions qui ne soient pas technocratiques.

Il est impensable de demander à un Préfet de faire en trois mois ce travail sans consultation préalable des intéressés.

MAZZOLINI.

Mais à travers tout ce débat, vous ne m'avez pas dit vos préoccupations concernant la forme du cadre de vie urbaine.

Si vous aviez eu un architecte en face de vous, auriez-vous abordé le débat comme cela ?

Brigitte GROS.

Il faut traiter le problème du mieux être de l'homme dans la ville car il s'agit maintenant de faire vivre l'homme dans la ville et d'éviter qu'elle soit bloquée par l'automobile.

Je pense qu'il faut décongestionner les centres urbains.

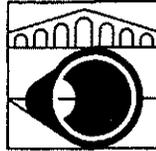
Il faut aménager les banlieues et ne plus construire des cités-dortoirs. Il faut construire des mini-villes nouvelles. Mon rêve serait qu'on fasse des villes moyennes en banlieue et que l'homme trouve dans un rayon de 15 km son logement, son emploi, les équipements dont il a besoin.

Sur le plan de l'urbanisme je crois qu'il faut repartir sur de nouvelles bases. Les surfaces qui seront construites d'ici la fin du siècle représentent le double de celles habitées aujourd'hui. Allons-nous construire des villes pour les autos ou des villes pour les hommes ? Il ne faut plus que l'homme soit angoissé dans une « foule solitaire ».

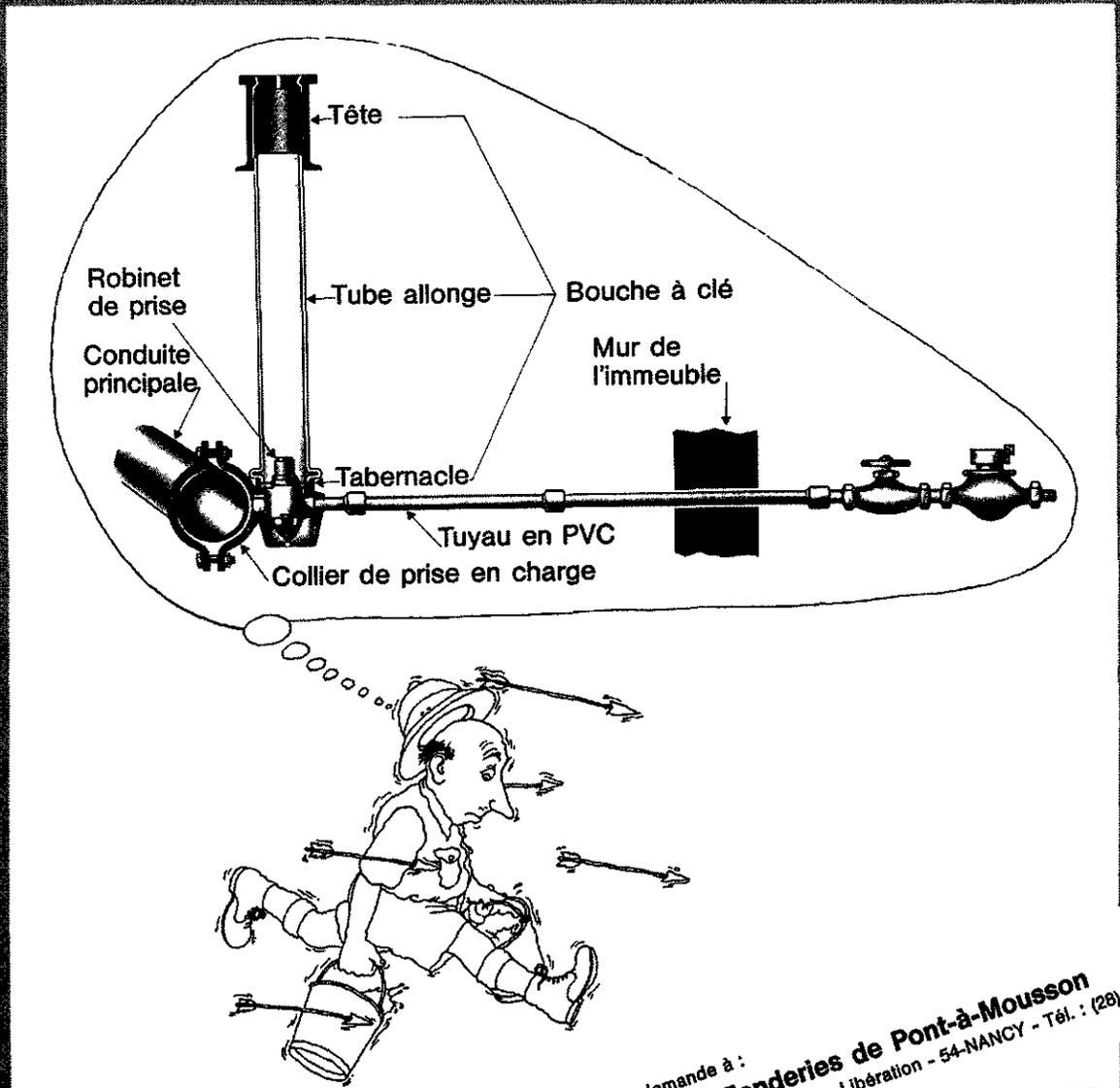
matériel de branchement tous accessoires pour les branchements particuliers

+ avis perso 24h

- colliers de prise en charge
 - colliers de prise a vide
 - robinets de prise
 - robinets d'arrêt



- bouches à clé (tête-tube-allonge-tabernacle)
- contrebrides
- rondelles de sécurité pour colliers de prise en charge
- clés à béquille



Renseignements sur demande à :
Société des Fonderies de Pont-à-Mousson
 91, avenue de la Libération - 54-NANCY - Tél. : (28) 53-80-01

LES ASSOCIATIONS DE QUARTIER ET LE POUVOIR URBANISTIQUE :

Etude de deux cas à Nancy

par **François BORELLA**, Professeur à l'Université de Nancy.

Les études théoriques sur le pouvoir urbanistique, c'est-à-dire sur le processus de décision en matière d'urbanisme, commencent à être nombreuses. Elles complètent les ouvrages juridiques, financiers ou techniques sur la décision d'urbanisme en permettant de mettre les mécanismes concrets en perspective. Mais le rôle des associations de quartier par rapport au cadre de vie, ce que les sociologues américains appellent les associations communautaires, est peu étudié en France dans la réalité concrète. L'ouvrage de J.-F. MÉDARD, *Communauté locale et organisation communautaire aux Etats-Unis*, Colin, 1969, a fait connaître en France certaines expériences américaines, mais le matériel de base manque pour la France.

Dans le cadre du Centre Européen Universitaire de Nancy, j'ai dirigé un certain nombre d'enquêtes sociologiques sur les quartiers de l'agglomération nancéienne et les organisations locales. Il n'est pas possible ici d'indiquer les fondements méthodologiques des travaux. Que l'on sache seulement que ce travail n'avait jamais été fait sur Nancy. La présente note utilise une enquête faite par un étudiant britannique du C.E.U., M. J.-F. WRIGHT, sur deux quartiers très contrastés.

Premier cas :

LE QUARTIER DU HAUT-DU-LIÈVRE ENTRE LE CONFLIT ET LE CONSENSUS

a) Présentation du Haut-du-Lièvre.

Le Haut-du-Lièvre à Nancy est un quartier neuf qui est construit sur le territoire communal mais est séparé de l'agglomération nancéienne par des obstacles naturels : les pentes escarpées du promontoire dominant la vallée sur lequel il a été installé. De ce point de vue, c'est moins un quartier de ville qu'une nouvelle ville : 16.000 personnes y habitent mais n'y travaillent pas. En dehors de quelques commerces, d'écoles et d'une piscine, le Haut-du-Lièvre ne fournit pas d'emplois ; il est purement destiné à résoudre le problème de logement de personnes travaillant ailleurs. Quartier-dortoir, le Haut-du-Lièvre n'est en rien un centre intégré de vie sociale ; bien au contraire, il manifeste, jusqu'à la caricature, la désintégration sociale et la ségrégation fonctionnelle qui caractérisent souvent l'urbanisme moderne.

Construit de 1958 à 1970, le quartier est formé de deux types d'habitats : 94 % des logements sont situés dans des grands ensembles, dont certains sont gigantesques (deux immeubles ont 400 m. de long), et 6 % sont des maisons individuelles. Les premiers sont des H.L.M. locatives, les seconds sont en accession à la propriété. La population comprend 50 % de moins de 20 ans, 49 % ont de 20 à 65 ans et 1 % plus de 65 ans ; c'est donc un quartier jeune. La population active compte 33 % d'ouvriers, 23 % d'employés, 17 % de militaires et 26 % de cadres moyens et de techniciens.

Du point de vue urbanistique, le Haut-du-Lièvre est l'exemple presque pur de ce qu'il ne faut pas faire : bâtiments quasi uniformes, pas de rue, centre de loisirs et lieux collectifs extérieurs aux grands immeubles et aux petites maisons, perspective désespérément morne, etc... En revanche, du point de vue architectural, les logements sont généralement bien conçus, assez spacieux, relativement bien insonorisés ; la vue est belle. « L'image de marque » du quartier est cependant nettement défavorable : le taux de déménagement par appartement est de 15 % par an, soit un changement de locataire tous les 7 ans environ. Les habitants du Haut-du-Lièvre n'envisagent pas d'y rester ; ils y vivent sous la contrainte de se loger et cherchent ensuite à le quitter.

Le Haut-du-Lièvre apparaît à l'évidence comme un quartier bien typé du point de vue géographique : il y a solution de continuité entre l'ensemble des constructions appelées Haut-du-Lièvre et le reste de l'agglomération nancéienne. Mais du point de vue sociologique, la réponse est moins sûre : les causes objectives de solidarité de quartier existent mais le sentiment collectif d'appartenance à un quartier est beaucoup moins net.

b) Les organisations de quartier et leur attitude.

Pourtant le Haut-du-Lièvre est le quartier de Nancy qui recèle le plus grand nombre d'associations populaires ayant une base géographique et humaine limitée à cet ensemble d'habitations.

On y dénombre en effet :

- une amicale des locataires,
- une section de la Fédération des Conseils de Parents d'Elèves (Fédération Cornec),
- un centre social et culturel,
- une maison de jeunes et de la culture,
- une section de la Fédération des Francs et Franches Camarades,
- un foyer évangélique,
- plusieurs clubs sportifs,
- le Groupe d'Etudes et d'Action qui fédère la plupart des associations précédentes et qui est tout à fait spécifique au Haut-du-Lièvre,
- une section du P.C.F.,
- une section du P.S.U.,
- une commission extra-municipale de secteur dont nous parlerons plus loin.

L'ensemble de ces organismes touchent environ 7.500 personnes (sur 16.000) ; en tenant compte des adhésions multiples, on arrive à un chiffre de 4 à 5.000, dont 1.500 à 2.000 pour les adultes ; enfin si on comptabilise les « actifs », c'est-à-dire ceux qui participent à une association une fois par mois au moins, on tombe à 230 environ.

Même si ce dernier chiffre est faible, par rapport à l'ensemble de la population concernée, il est important par rapport aux autres quartiers de l'agglomération. Le Haut-du-Lièvre se caractérise par l'existence d'un groupe restreint mais très actif de personnes qui animent les organisations communautaires du quartier.

Quel a été le rôle de ces associations sur l'urbanisme et le visage extérieur du quartier ?

Globalement, il est nul. La conception d'ensemble du quartier, initialement et ultérieurement, n'a jamais été discutée avec les habitants. Les organismes constructeurs sont, pour 82 % des logements, l'Office public d'H.L.M. de la ville de Nancy, et, pour 12 %, la Compagnie Immobilière pour le logement des fonctionnaires civils et militaires (C.I.L.O.F.) ; les 6 % restant ont été construits par des sociétés privées et forment des maisons individuelles dans le régime de la location-vente. Aucune de ces organisations n'a jamais consulté la population ou ses associations, non seulement avant le début des travaux (ce qui était évidemment difficile, mais pas impossible) mais surtout ultérieurement.

L'Amicale des locataires a entrepris en 1961 une action dont l'échec a eu de grandes conséquences sur la conception qu'elle se fait de son rôle. En décembre 1961, une assemblée générale, réunissant la quasi totalité des membres, prit la décision de lancer une grève des loyers pour protester contre le non-respect par l'Office d'H.L.M. de sa promesse écrite de ne pas augmenter les loyers durant l'année 1961. Cette grève, d'abord suivie, se termina par un échec ; les locataires décidèrent individuellement de payer pour éviter l'expulsion. La tactique conflictuelle (grève des loyers) était battue en brèche par le non-respect des décisions collectives publiques ; la grève des loyers cessa d'elle-même, sans décision collective.

L'Amicale des locataires adopta alors une position classique de tactique revendicative et consensuelle : préparation d'une liste de demandes d'amélioration de détail du cadre urbain du Haut-du-Lièvre et discussions avec l'autorité responsable (Office d'H.L.M., mairie, ministères, etc...). Les principales revendications sont : construction d'une Maison de Jeunes et de la Culture réclamée en 1962, construction d'un abri pour les files d'attente aux arrêts d'autobus, asphaltage des abords des grands ensembles, protection contre la chute des corps des balcons. Ces revendications minimales furent satisfaites à plus ou moins long terme.

En 1969-70, sous l'influence des éléments les plus dynamiques de l'Amicale, celle-ci reprit sa tactique conflictuelle sur la question de la fourniture d'eau chaude par la compagnie privée de chauffe. La menace de grève du paiement et une campagne de pétitions amenèrent l'Office d'H.L.M. et la compagnie à effectuer les réparations nécessaires et à accorder une réduction de 50 % des sommes facturées pour 1969.

Mais entre-temps s'était constitué en 1965 le Groupe d'Etudes et d'Action (G.E.A.), fédération de toutes les associations locales, constitué comme association autonome de la loi de 1901. Formé de trois représentants par association membre, le G.E.A. prend en charge les questions qui ne relèvent pas d'une association membre ; ce furent en 1966 et jusqu'à maintenant : l'information, les loisirs des enfants, la voirie, les transports urbains, la liaison avec Nancy-ville, une halte-garderie pour enfants, la construction d'une annexe de la mairie.

Le G.E.A., du fait de sa structure, pratiqua la méthode revendicative et consensuelle classique. En 1970, il n'avait rien obtenu en dépit de multiples démarches, études et propositions. En février 1970, la section du P.S.U. du Haut-du-Lièvre, dont plusieurs membres étaient des animateurs du G.E.A., décida une action directe à l'occasion d'une hausse des tarifs des transports publics : un boycott d'une matinée des autobus. La Compagnie privée de transports, avec l'aval de la municipalité et de la préfecture, fit intervenir la police pour briser le boycott et contraindre les usagers à utiliser les autobus : onze arrestations et deux condamnations en correctionnelle.

c) La situation actuelle.

Pour lutter contre le G.E.A., la municipalité de Nancy mit en place à partir de mars 1970 des « commissions extra-municipales ». Ce sont des associations de la loi de 1901 dont les statuts ont été établis par le Conseil municipal. Un conseiller municipal, président, est chargé de choisir les membres constitutifs de l'association qui eux-mêmes cooptent les autres membres. L'association est l'interlocuteur de la mairie au nom du quartier.

Le G.E.A. s'opposa à cette création, qui eut cependant lieu ; mais aucun dirigeant ou responsable des associations existantes au Haut-du-Lièvre ne participe à la commission extra-municipale. La commission, composée de personnes précédemment non engagées et d'un niveau social supérieur à celui des animateurs existants, a « obtenu » la construction d'une halte-garderie pour enfants et d'une annexe de la mairie.

Deuxième cas :

LE QUARTIER SAINT-EPVRE : DU SOUS-PROLÉTARIAT AU « MARAIS » NANCÉIEN

Le quartier St-Epvre est connu à Nancy sous le nom de Vieille-Ville. Il date en effet du Moyen-Age : les maisons actuelles ont été construites du XVI^e au XVIII^e siècle. Il comprend 5.700 personnes classées en deux groupes distincts : 58 % d'ouvriers à revenu faible (10 % du total est formé d'immigrés, surtout Algériens) et 16 % de personnes à revenus élevés (cadres supérieurs, professions libérales, patrons). Le quartier est formé de la même manière : forte proportion de taudis (90 % n'ont pas de chauffage central, 83 % pas de salle d'eau, 67 % pas de WC intérieurs...), mais quelques îlots de maisons de la Renaissance bien entretenues et dotées du confort moderne.

Les organisations de quartier sont beaucoup moins nombreuses : une Maison des Jeunes et de la Culture, une association de parents d'élèves, une section du P.C.F. Elles n'ont joué aucun rôle sur l'urbanisme.

Pourtant le problème de l'avenir urbanistique du quartier se posait depuis 1946, date à laquelle une décision préfectorale a prévu la création d'une voie pénétrante aboutissant à la destruction de plusieurs îlots d'habitation du quartier, que la municipalité acquit peu à peu. Le projet ne fut pas appliqué. En 1950, le plan d'urbanisme de la ville a prévu l'extension des voies pénétrantes dans le quartier et la destruction d'une grande partie de la Vieille-Ville. En conséquence, tout permis de construire fut refusé dans ces zones.

Les habitants ne s'émurent pas sur le moment : la réalisation paraissait lointaine. Mais en 1966, quelques destructions d'immeubles menaçant ruine eurent lieu. C'est alors que les habitants aisés du quartier créèrent une association qui a joué un rôle décisif dans l'urbanisme du Vieux-Nancy. A l'initiative d'un habitant du quartier, par ailleurs conseiller municipal, et avec l'appui de sociologues et d'urbanistes, se constitua l'Association des Amis du Vieux-Nancy en janvier 1968. Plus de 1.000 adhésions furent recueillies et en 1969 le Comité comprenait tous les « leaders sociaux » du quartier : le curé, le directeur de la M.J.C., trois commerçants, un universitaire, des assistantes sociales, un secrétaire de cellule du P.C.F.

L'Association organisa des conférences, des expositions, un « festival ». Elle mit sur pied une enquête sociologique publiée en 1970 qui révéla, à l'étonnement général, que 83 % des habitants souhaitaient rester dans le quartier et le considéraient comme vivant et agréable.

En avril 1970, l'Association se transforma en Association pour la Renaissance de la Vieille-Ville qui engagea deux actions. La première consista en une étude sur la rénovation du quartier et son intégration dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, alors en préparation. La seconde dans une action-pilote de rénovation d'un immeuble avec l'aide financière de la municipalité.

En février 1971, la municipalité votait un vœu demandant le classement de la Vieille-Ville comme site préservé et abandonnait donc les précédents projets de destruction. Elle acceptait de participer au financement de l'opération-pilote. Sur ces deux points, l'Association a remporté un succès à peu près complet.

**

Les conclusions qui se dégagent dans ces deux cas sont claires : la stratégie conflictuelle a généralement échoué, la stratégie consensuelle (utilisant la pression et le dialogue) a été une réussite. Mais, indissolublement liée à la première remarque, la seconde conclusion apparaît : les associations populaires formées de personnes modestes, aux revenus faibles, ne sont pas prises en considération par le pouvoir municipal même si elles pratiquent le dialogue. Seules les associations formées de cadres et de leaders sociaux ont une influence réelle et parfois déterminante. On peut en tirer l'affirmation que les associations communautaires ne participent au pouvoir urbanistique que si elles correspondent à la nature propre de ce pouvoir.

LES IDÉOLOGIES IMPLICITES DANS L'URBANISME

par J.-P. LACAZE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
Chef de la Mission d'Etude de la Ville nouvelle du Vaudreuil.

PRÉPARER DES CHOIX

Faire de l'urbanisme, c'est mettre au point les décisions techniques et politiques qui permettront à une ville de se développer et de s'équiper, c'est donc préparer ou effectuer des choix : décider de faire, de laisser faire, ou de ne pas faire — cette dernière catégorie de décisions renfermant souvent les choix les plus difficiles mais les plus fructueux.

La difficulté majeure des études entreprises pour éclairer les décisions des responsables réside dans la prise en compte des interactions complexes et subtiles entre actions d'aménagement de niveau macro-économique et micro-économique. Les décisions macro-économiques dépendent principalement des Pouvoirs publics : construire des routes et des équipements structurants, lancer des zones opérationnelles, rénover un quartier ; certaines de ces décisions relèvent cependant d'initiatives privées : création d'emplois nouveaux, centres commerciaux, grands programmes de promotion immobilière. Les actions d'aménagement de niveau macro-économique vont ensuite guider les décisions des milliers d'acteurs de la vie urbaine, orientant le flux des décisions micro-économiques dont l'accumulation finit par poser de nouveaux problèmes au niveau global de l'agglomération.

La complexité des mécanismes de fonctionnement et de croissance de la ville rend nécessaire d'accumuler un ample faisceau de connaissances pour pouvoir conseiller utilement les décideurs. Mais si l'on veut se comporter en aménageur — c'est-à-dire préparer des actions concrètes sans se cantonner dans une « urbanologie » purement analytique — il faut bien admettre que tout le travail préalable d'étude a pour but essentiel de permettre aux responsables de mettre au point des dispositions réglementaires et de sélectionner un programme de réalisations de niveau macro-économique parmi un éventail de variantes assez restreint : pour localiser la nouvelle autoroute, la nouvelle zone d'habitation, le secteur d'extension du centre, pour fixer l'implantation des centres commerciaux, le choix se limite le plus souvent à 2, 3 ou 4 variantes principales.

Ce problème des choix est donc bien central et la pratique le confirme. Lorsque l'agence d'urbanisme a acquis une connaissance de base de l'agglomération et qu'elle a assuré son insertion dans le circuit des responsables locaux, une part grandissante de son activité est consacrée à préparer ces grandes décisions ou à mettre en évidence les conséquences au niveau global de la ville de décisions de cette nature préparées par d'autres responsables.

COMMENT DÉCIDER ?

L'urbaniste — que ce soit un homme ou une équipe — joue donc un rôle non négligeable dans la démarche socio-politique qui conduit à la prise des décisions d'aménagement. S'il n'intervient pas effectivement au cours de cette démarche, la décision sera vraisemblablement prise sans référence suffisante aux perspectives à long terme et à la ville prise dans sa totalité. Il serait donc illusoire de prétendre rester neutre par rapport à ce problème de

choix, de vouloir se cantonner dans une attitude de conseil sans responsabilité : ou bien le conseil n'est pas écouté, et l'urbaniste perd son temps, ou bien celui-ci intervient effectivement dans le mécanisme de décision, et il le fait avec le poids de sa subjectivité, de ses préférences et opinions personnelles. Il devient alors un des *acteurs* du processus de décision.

Le caractère inévitable de cette intervention pose un problème déontologique : les choix à faire ne peuvent être clairement explicités que par référence à un ensemble de *valeurs*, d'objectifs. Deux cas peuvent alors se présenter.

Il existe parfois un responsable politique (par exemple un maire) bien informé des problèmes d'urbanisme, décidé à avoir une action à long terme et agissant par référence à une idéologie politique bien définie : libéralisme, marxisme, etc... Dans ce cas, malheureusement rare parce qu'il implique que de nombreuses conditions soient remplies simultanément, le rôle de l'urbaniste est clair : il apporte un ensemble de connaissances et de techniques, met en relations logiques les valeurs de référence et les différentes variantes d'actions à entreprendre pour préparer les décisions du responsable politique. Il est alors nécessaire qu'il adhère, au moins pour l'essentiel, aux valeurs de base adoptées par ce dernier.

Mais, dans la majorité des situations réelles, les responsables sont multiples et insuffisamment informés, leurs motivations profondes sont difficiles à préciser, souvent contradictoires, de sorte que l'aménageur se trouve dans l'impossibilité de se référer à un ensemble d'objectifs finaux clairs et précis.

LES IDÉOLOGIES IMPLICITES

La tentation est alors grande de se substituer aux responsables pour effectuer les choix à leur place, de façon plus ou moins explicite. Il est assez fréquent, par exemple, que l'on cherche à « vendre son ours » — c'est-à-dire à imposer son choix personnel — en le présentant comme seule variante acceptable dans un groupe de projets ou les autres choix possibles sont des « repoussoirs » sommairement étudiés.

En agissant ainsi, le spécialiste — je devrais dire le technocrate — se réfère en fait à un ensemble de préférences personnelles qui constituent une *idéologie implicite*. Ce terme choquera peut-être certains lecteurs, car il a souvent une résonance péjorative, mais il faut l'employer, car il décrit bien une situation en fait fréquente : la référence à un système de valeurs présentées comme non-politiques pour justifier un choix qui est de nature politique.

Pour expliciter ce propos, j'essaierai d'esquisser sommairement les caractéristiques des idéologies implicites qui me paraissent les plus courantes dans la pratique des études d'aménagement et d'urbanisme. Dans le cadre d'un article aussi court, ces esquisses seront proches de la caricature. J'espère cependant qu'elles suffiront pour inciter le lecteur à des réflexions plus approfondies et plus nuancées sur ce problème.

L'ESTHÉTISME

Je commencerai par la paille que nous voyons tous dans les yeux de nos amis les architectes, en espérant que cela nous aidera tout à l'heure à mieux évaluer les dimensions de nos poutres personnelles.

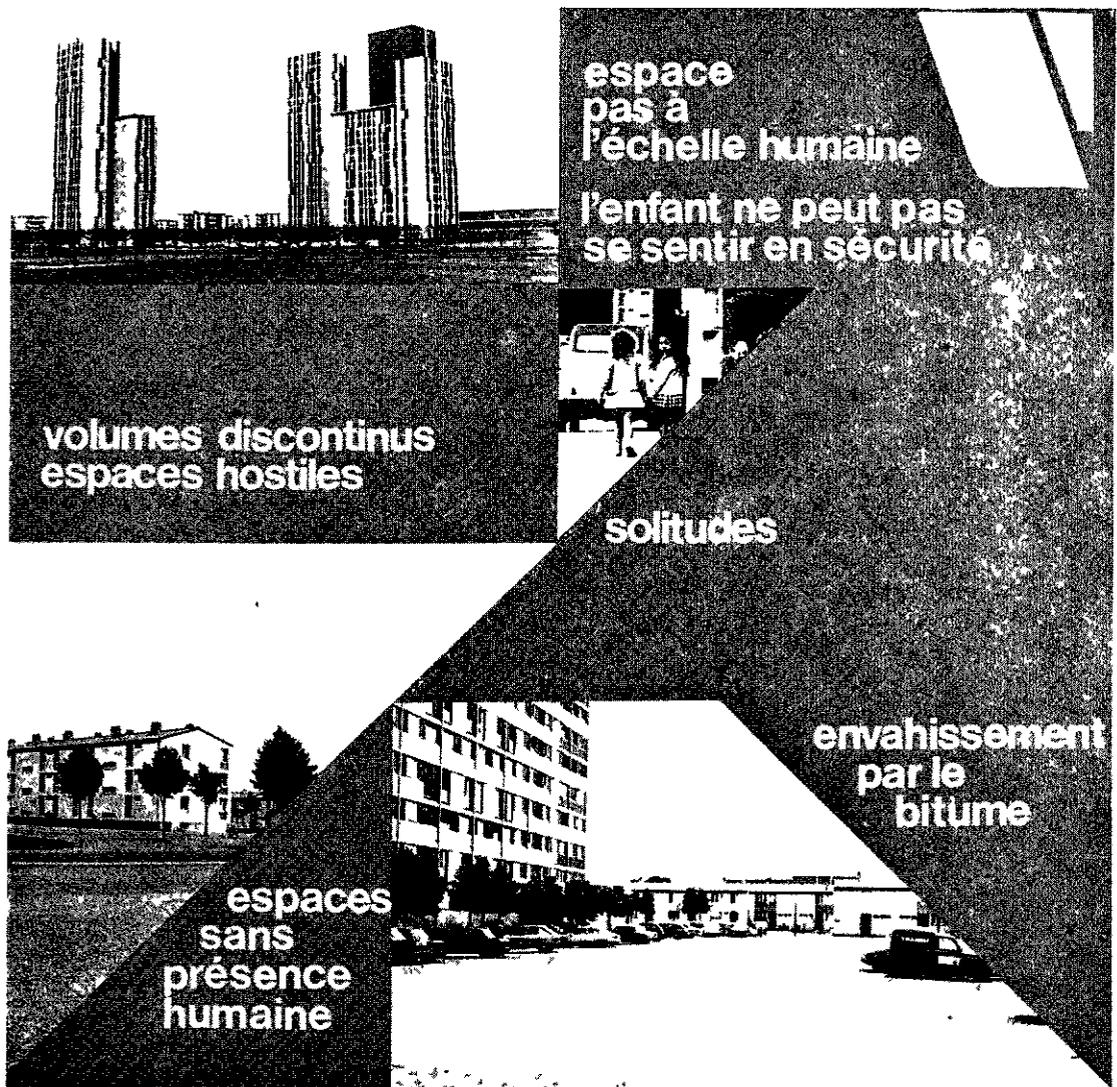
L'esthétisme consiste à justifier une forme d'aménagement urbain parce qu'elle est « harmonieuse », « belle », « satisfaisante », etc... Il s'alimente aisément par une critique brillante du désordre résultant de la spontanéité, de l'absence de goût de la majorité, etc... Il s'aggrave fréquemment d'erreurs d'échelle ou de l'utilisation de stéréotypes inadaptés : les plans-masses « monumentaux » de certaines Z.U.P., comportant 80 % d'H.L.M., sont

caractéristiques de la démarche d'un homme de l'art imposant sa vision esthétique d'un décor urbain, au lieu de chercher à créer un cadre de vie répondant aux besoins des habitants.

La critique de l'esthétisme est facile, mais il faut en marquer la limite : dans tout acte de création architecturale, il y a un geste irréductible à la logique ou à l'idéologie. En dessinant les plans de la Concorde, Gabriel a fait plus qu'un acte de création, il a doté Paris et des générations d'hommes d'un support de signification particulièrement riche pour y accrocher leurs rêves et leurs passions. Car tel est le rôle social et culturel de l'artiste, seul capable de créer intuitivement des objets dont le sens s'enrichit à travers les temps (1).

LE FONCTIONNALISME

Le développement des études d'analyse de la ville, ainsi que le courant d'idées découlant de la Charte d'Athènes, a conduit à une autre forme d'idéologie, le fonctionnalisme. Elle consiste à ne voir dans les habitants d'une ville que la juxtaposition d'une série de groupes



(1) Ce que les Anglais expriment a contrario dans leur proverbe : « Un dromadaire, c'est un cheval de course dessiné par une commission ».

de consommateurs de biens ou de services divers : automobilistes, usagers de l'autobus, élèves, nageurs, spectateurs de cinéma, etc... Un tel découpage enchante l'administration dans la mesure où il se superpose aisément à ses propres cloisonnements internes. La démarche prend un caractère idéologique lorsque l'on prétend retourner le raisonnement en affirmant qu'une ville sera agréable à vivre si chaque « besoin » (2) est satisfait. Cette idéologie a été assez longtemps présentée de manière très explicite sous la forme d'un urbanisme fonctionnaliste dont la traduction spatiale est le zonage systématique : affectons à chaque fonction, à chaque besoin un espace aménagé spécifiquement et nous obtiendrons un urbanisme parfait.

Cette analyse oublie évidemment que le phénomène urbain naît de l'imbrication des fonctions, et que l'animation de la vie urbaine croît avec la densité des interactions entre fonctions différentes.

LA DÉFENSE DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

La notion d'intérêt général fait partie du vocabulaire quotidien de beaucoup de fonctionnaires. Mon propos n'est pas de rechercher ici si elle correspond à une réalité, ce dont on pourrait très longuement discuter, mais seulement de montrer qu'elle est souvent utilisée pour fonder le pouvoir d'arbitrage de l'administration dans les processus de décision.

La réalité sociale est faite d'intérêts en conflit. Cela est même vrai des collectivités publiques, entre lesquelles peut exister une *hiérarchie* d'intérêt sinon un intérêt général : un tracé d'autoroute peut être nécessaire pour la Nation tout en étant irréductiblement néfaste pour une commune, ou pour tel ou tel propriétaire. Le problème n'est pas alors d'arbitrer au nom d'un intérêt général, mais de trancher le conflit au nom de la prééminence d'un intérêt supérieur.

La manière dont divers services publics prennent en charge les intérêts de groupes sociaux différents et s'opposent entre eux en se retranchant chacun derrière « l'intérêt général » constitue sans doute la meilleure illustration du caractère idéologique de leur démarche. Celle-ci consiste à refuser d'analyser la vie sociale en termes de conflits où l'administration est un acteur parmi d'autres pour fonder la prééminence de celle-ci sur les autres acteurs, notamment politiques. Dans le domaine de l'aménagement, cela conduit à déterminer a priori ce qu'il convient de faire pour assurer le « bonheur » du citoyen, « l'équilibre » de la cité, « l'harmonie » du développement, toutes notions qui ne peuvent être définies clairement que par référence à une idéologie politique explicite.

LA RATIONALITÉ ÉCONOMIQUE

La notion de *rationalité économique* présente aussi parfois un caractère idéologique (3). Elle suppose en effet une conception implicite de ce qu'est le bon fonctionnement et l'équilibre d'une société. Elle suppose aussi une certaine « rationalité » des comportements individuels, hypothèse pour le moins discutable compte tenu de ce que la psychologie et la psychanalyse nous ont appris sur les motivations des hommes : à titre d'exemple, les automobilistes ont un comportement relativement rationnel pour choisir leurs conditions de déplacement à longue distance, mais le poids des facteurs subjectifs ou sociologiques est très souvent prédominant sur le choix des moyens de transport urbain.

(2) Sur les ambiguïtés de la notion de besoin, voir notamment l'article de J. DREYFUS dans le numéro spécial 1971 de La Jaune et la Rouge.

(3) Pour plus de détails, on pourra se référer à Haroun JAMOUS — Sociologie de la décision — C.N.R.S., 1969, notamment le chap. 1 d'où sont extraites les remarques présentées ici.

Il y a d'ailleurs contradiction à fonder des techniques d'analyse sur cette hypothèse de rationalité des comportements (hypothèse qui sert de base implicite à la construction de nombreux modèles mathématiques utilisés en aménagement urbain) pour prétendre ensuite que ces techniques peuvent rendre compte d'exigences qui, justement, ne relèvent pas d'une telle rationalité. Ici encore, il y a refus d'analyser la réalité sociale dans sa structure réelle de groupes en conflit irréductible : l'arbitrage entre deux catégories de demandes contradictoires signifie une perte brute pour un groupe et un gain pour l'autre sans compensation possible ; par exemple, dans le cas d'une rénovation urbaine, la reconquête d'un espace urbain dont la valeur d'usage est élevée implique en général une perte brute, au niveau de la vie individuelle et collective, pour nombre des anciens habitants (4). Chercher une commune mesure à ces gains et à ces pertes est une tentation commode pour aboutir à un critère de choix simplifié, mais constitue une démarche qui s'appuie sur une idéologie implicite.

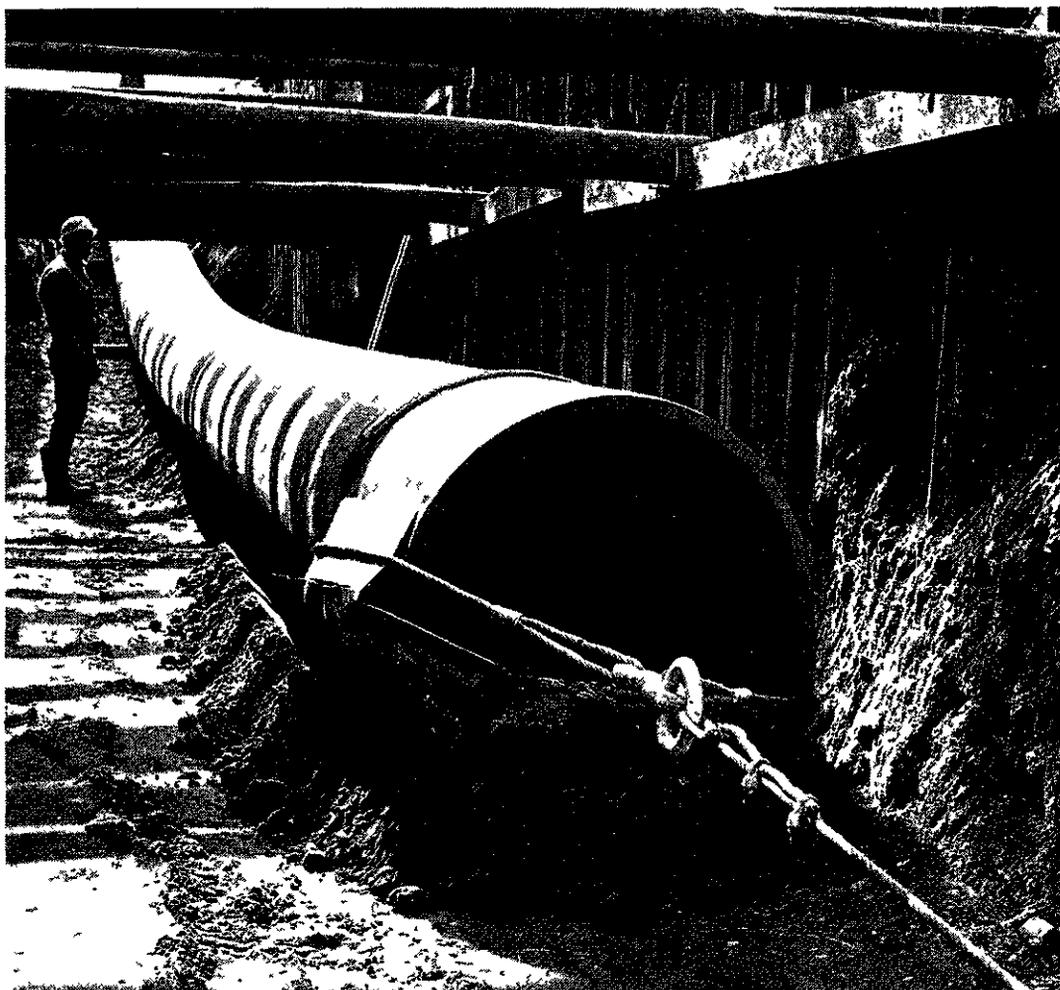
**

Dans son travail quotidien, l'aménageur devra donc préciser sa position personnelle par rapport à ces problèmes de références idéologiques. Bien entendu, il a le droit d'adopter une idéologie personnelle, et les urbanistes fortement motivés sur le plan philosophique ou politique sont souvent les meilleurs. Mais il doit alors le faire explicitement, ce qui le conduira à ne travailler qu'avec des responsables politiques qui acceptent ses motivations.

S'il désire prendre position sans références idéologiques implicites, cela lui imposera un effort constant d'autocontrôle, notamment pour analyser les argumentations qu'il présente : les idéologies implicites ont la vie dure et resurgissent facilement, car elles donnent bonne conscience et facilitent le travail !

L'aménageur reste cependant responsable d'amener les autres acteurs concernés à mieux prendre en compte la ville dans sa complexité organique régie par des lois spécifiques. Ce rôle en quelque sorte pédagogique doit être joué de façon à inciter les responsables politiques à assumer les responsabilités qui n'appartiennent qu'à eux, sans leur imposer d'idéologie implicite.

(4) Cette perte a été étudiée par H. COING — Rénovation urbaine et changement social — 1966, Ed. Ouvrières, à l'occasion d'une opération de rénovation du XIII^e arrondissement.



un brin de conduit ?

Façon de parler Nos conduits vont loin
Parfois même, ils quittent le droit chemin
Mais qui pourrait reprocher aux conduits semi-rigides
en Hostalen GM 5010 de savoir contourner
les obstacles ? Ils sont de grand diamètre
et pourtant ils savent faire de tout petits cercles
Plus de raccords ni de matériaux d'étanchéité
les conduits en Hostalen GM 5010

sont soudés bout à bout Leurs parois sont
absolument lisses interdisant ainsi les dépôts
Ils sont légers et pourtant ils résistent à tout,
au gel, aux chocs, comme aux produits
chimiques. Quelquefois, il faut savoir
se débarrasser de principes trop rigides
Ecrivez-nous, nous savons comment
tourner les difficultés

Hostalen

L'Hostalen est une matière plastique de Hoechst.

Les produits Hoechst sont fabriqués et commercialisés dans le monde entier
Dans plus de 120 pays nos agents sont à votre disposition pour vous conseiller et vous
donner toutes les informations techniques ou scientifiques que vous désirerez

Hoechst pense plus loin

 **HOECHST
FRANCE**

Je désire recevoir sans engagement de ma part vos 2 brochures sur l'Hostalen GM 5010

NOM

SOCIÉTÉ

ADRESSE

TEL

Decoupez et retournez ce bon à Hoechst France Département Matières Plastiques 3 avenue
du Général de Gaulle 92 Puteaux Tel 772 12 12

VERS UN PAYSAGE GLOBAL DE L'HABITANT AU PROFESSIONNEL

par **Bernard LASSUS**, responsable du Centre de Recherche d'Ambiances,
Professeur à l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts.

Actuellement, l'apparence de nos immeubles traduit, plus ou moins vaguement, la logique du procédé de construction, c'est peut-être intéressant pour le technicien mais ne correspond pas nécessairement aux souhaits de l'habitant. De nombreuses réalisations de ce qu'il est convenu d'appeler des amateurs, que nous nommons « habitants-paysagistes » (1), marquent leur volonté d'être entourés de couleurs, de matières, de lumières mouvantes, de

Fig. 1

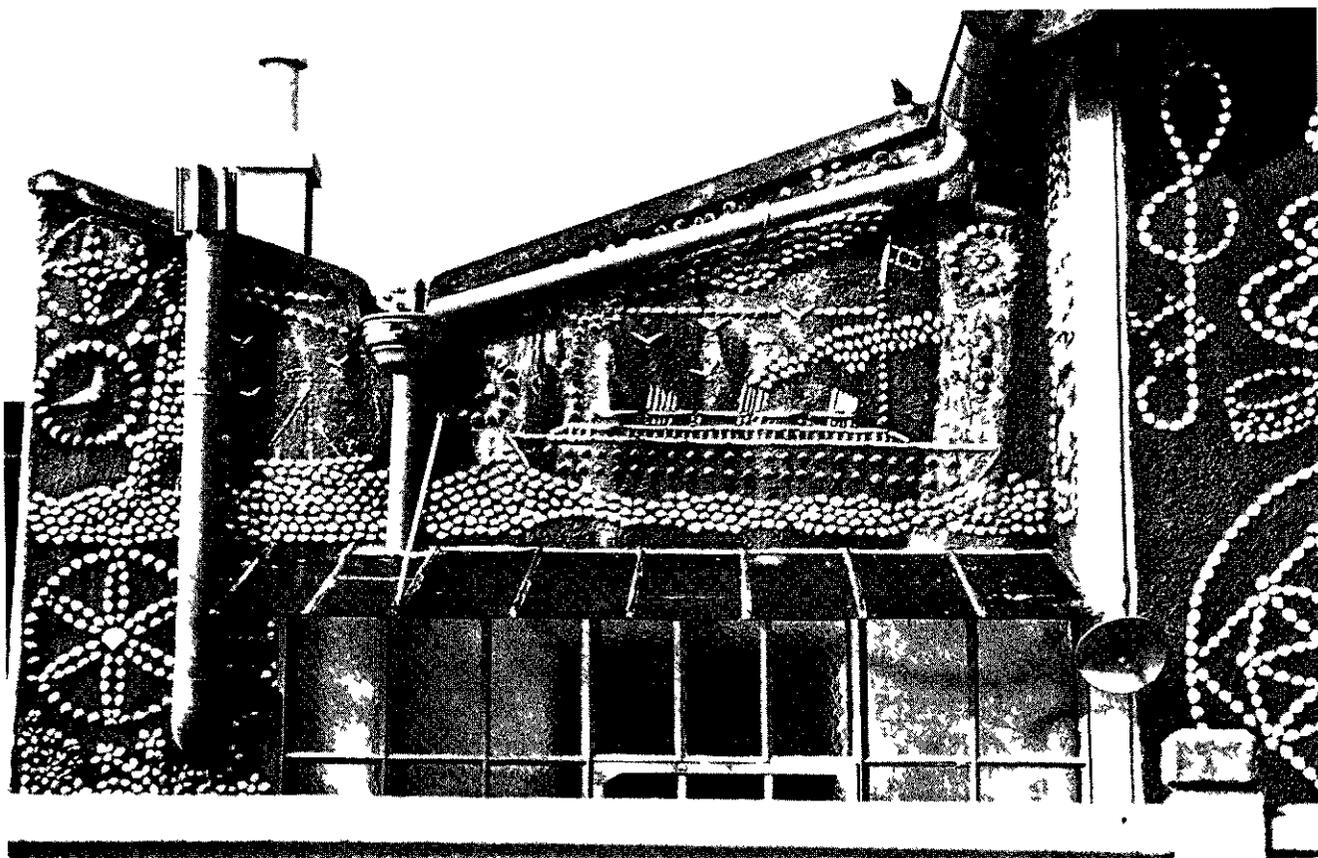


(1) Recherche de techniques d'apparence menée avec l'aide de la Délégation générale à la Recherche Scientifique et Technique.



Fig 2

Fig 3



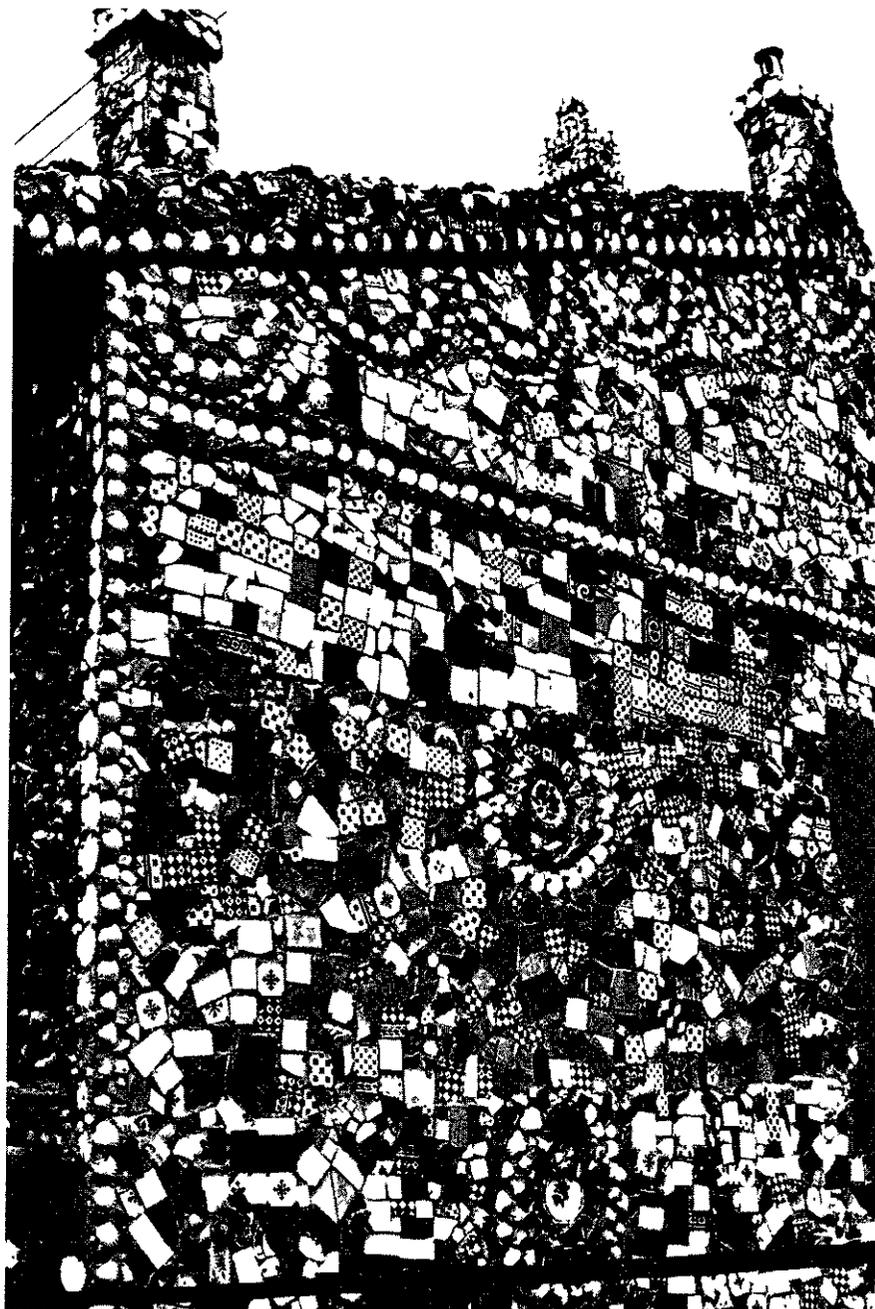


Fig. 4

formes aux relations diversifiées et évolutives, d'une richesse sensorielle et d'une complexité visuelle dont nous ne retrouvons que rarement des correspondances, proposées ou suscitées, à l'échelle des nouveaux ensembles.

C'est avec une passion étonnante que des habitants, qu'ils soient propriétaires ou locataires, aménagent l'aspect extérieur de leur logement. Leurs interventions se multiplient à partir de la moindre surface disponible que ce soit une bordure de fenêtre, une loggia, ou un jardinet (fig. 1-2).

Malgré des conditions, souvent difficiles, ils recouvrent de motifs les surfaces murales (fig. 3-4-5), créent des sujets qu'ils placent devant leur maison (fig. 6) et plantent des fleurs à profusion (fig. 7).

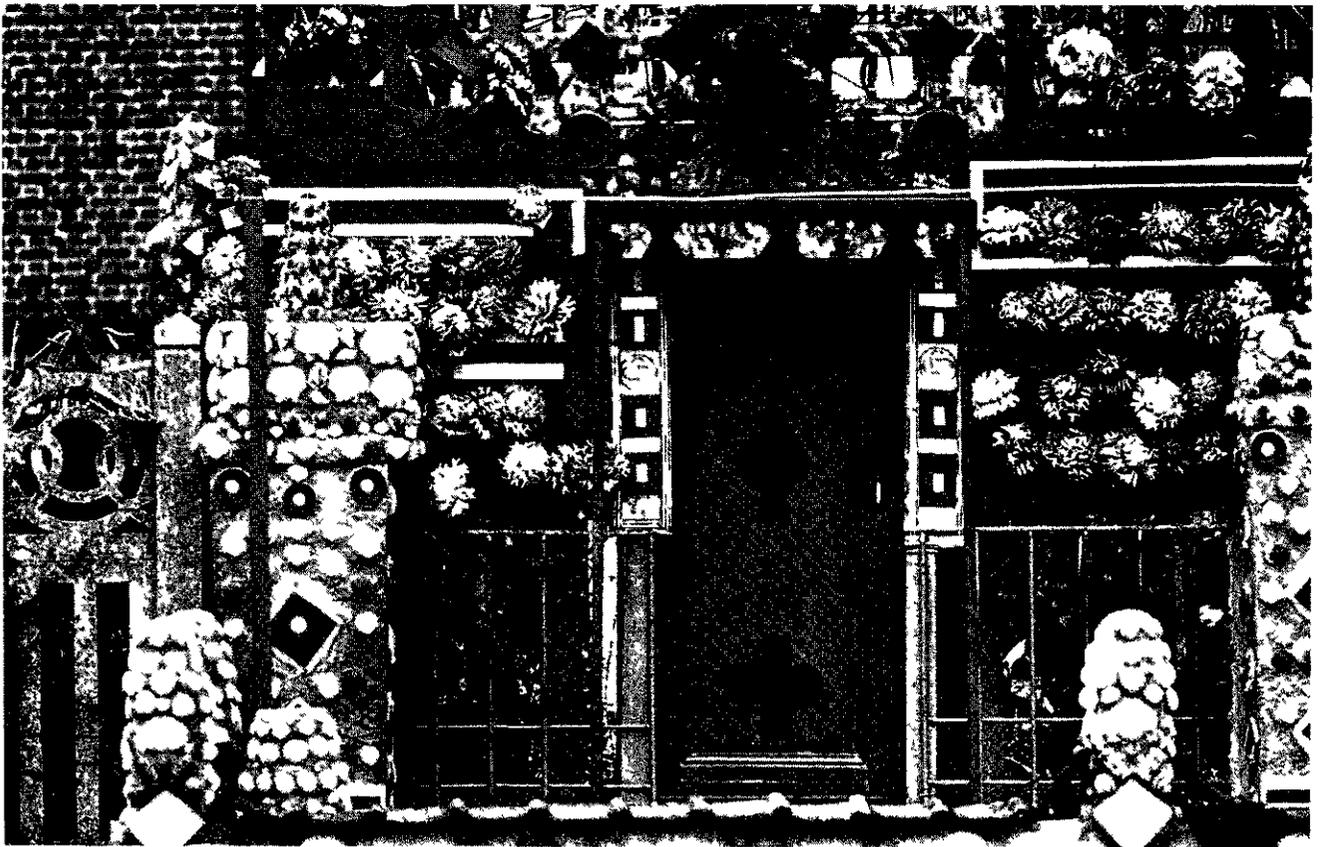


Fig. 5

Paysages souvent remarquables qui font éclater leurs quelques mètres carrés en des espaces imaginaires. Un cerf, un faisan suggèrent une forêt (fig. 8), un simple phare dans un bassin, ou deux bateaux sur l'arête d'un toit (fig. 9), l'immensité de la mer...

Le tour de France cycliste passe sur le pont de Tancarville qui enjambe un bassin de quatre mètres carrés. De sa fenêtre Popeye, en ciment peint, observe à la longue vue un paquebot de pierre dont les chargements de fleurs varient suivant les saisons (fig. 10-11). La différence d'échelle entre Popeye, à l'échelle humaine, et le paquebot d'une longueur de six mètres suggère l'éloignement et la distance qu'implique l'usage d'un instrument d'optique.

Le nombre de mètres carrés, ici celui du trottoir qui longe la maison, n'a que peu de rapport avec l'espace suggéré par le décor. Le phénomène est d'autant plus évident que la surface disponible est plus réduite. C'est par la miniaturisation de tout ou partie des éléments utilisés que sont suggérés ces espaces imaginaires.

Il est assez remarquable aussi que les miniaturisations et la maison ne soit pas simplement juxtaposées ; dans la plupart des cas l'habitant cherche des passages entre ces différentes échelles et entre la rue et la maison. De ce point de vue, la clôture sur laquelle on a jeté beaucoup d'anathèmes semble particulièrement intéressante puisqu'elle permet aux habitants de préparer l'entrée dans leur maison (fig. 12).

Entre deux verticalités, la clôture et la façade, ils élaborent des passages de moins à plus intérieur ou à l'inverse de moins à plus extérieur (fig. 13).

La maison commence, ou finit, à la clôture et l'habitant évite la confrontation brutale entre les deux situations « intérieur et extérieur ».



Fig. 6

Pour certaines réalisations, nous ne distinguons même plus la maison de la clôture, nous observons une continuité (fig. 14). La clôture tend à être moins un signe de propriété, une défense d'entrer, qu'une incitation à entrer.

Partant de constatations parmi lesquelles les mécanismes plastiques ici cités, la miniaturisation et la continuité sont des exemples ; une de nos études vise à préciser les méthodes qui permettraient de faire de l'usager, à peine spectateur, un usager créateur chaque fois qu'il le désire.

Le collectif pouvant se réduire à des frames ou supports, ce sont ces frames ou supports qui s'enrichiraient par les traces et les manifestations de vie des habitants qui consciemment ou non les qualifieraient à la mesure de leur imagination et de la forme de leur vie quotidienne.



Fig 7

Fig 8



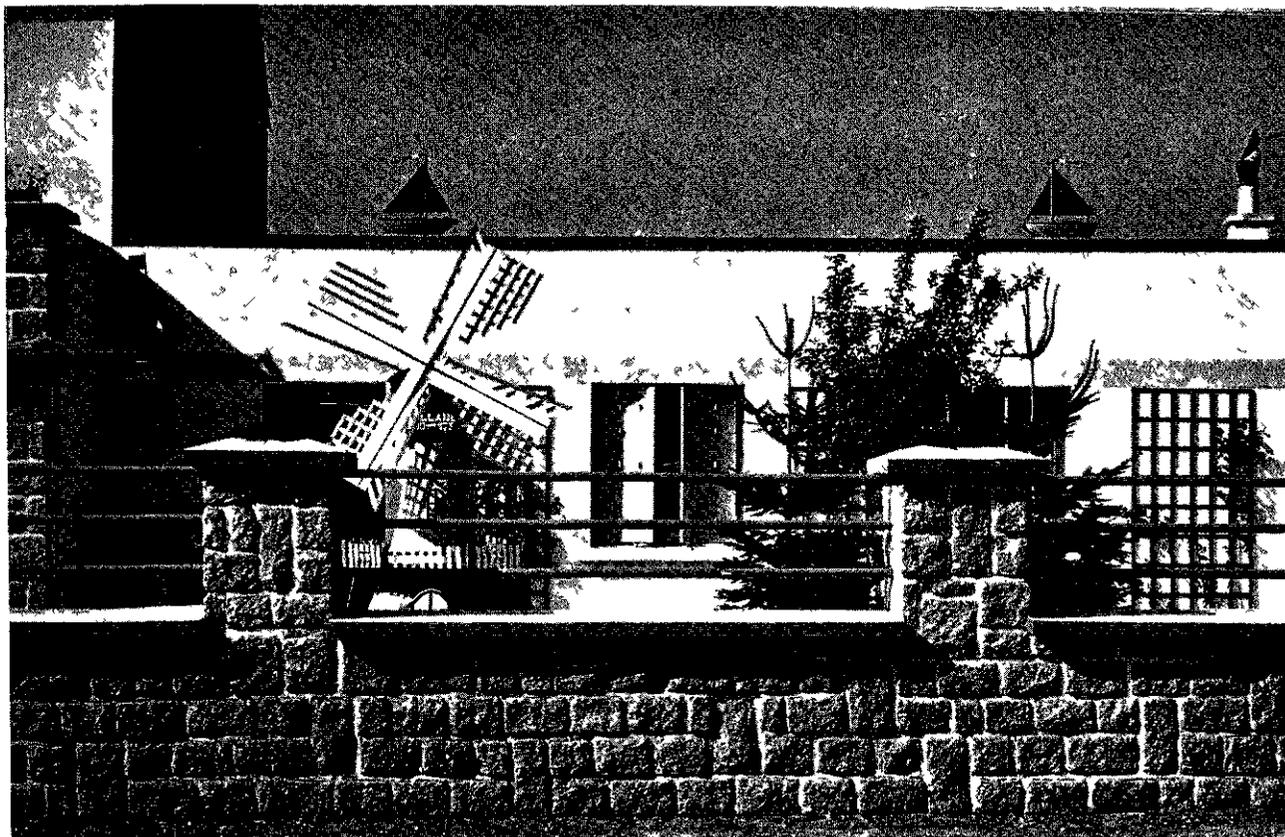


Fig. 9

Une expérience commencée à l'occasion du Salon de Mai 1969, au Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris, nous a permis de poser à petite échelle ce problème de l'interaction entre une structure donnée et un public aux réactions non prévisibles (fig. 15-16).

Le principe de cette « étude de trame ou support d'ambiance » est extrêmement simple. Une surface donnée de cimaise est recouverte de petites feuilles de papier rectangulaires, formant ainsi une grille.

Chaque feuille est en fait un dessin tracé par un visiteur de l'exposition. Au fur et à mesure que les murs sont recouverts, il devient possible de discerner le développement de deux échelles se superposant et se différenciant par leur lisibilité relative. Vue d'une certaine distance, la surface est réunifiée par la présence de la trame de points orange situés au centre de chaque feuille.

Mais si le visiteur se rapproche, cette structure globale se fond et disparaît derrière l'hétérogénéité de chaque dessin, qui détourne l'attention de la trame régulière.

Il convient de mentionner que les points orange ne sont pas là seulement pour concrétiser cette échelle visuelle, ou lointaine, lorsque la distance rend les relations tactiles, ou proches, impraticables.

Dans une certaine mesure aussi, ils prédéterminent le caractère des dessins des spectateurs, la transformation de ce point central en soleil ou en œil est souvent le point de départ du tracé. Il incite sans restreindre. L'hostilité de la page blanche est adoucie par la présence de cette forme colorée, que l'on peut considérer comme point de départ pour un dialogue avec les participants.

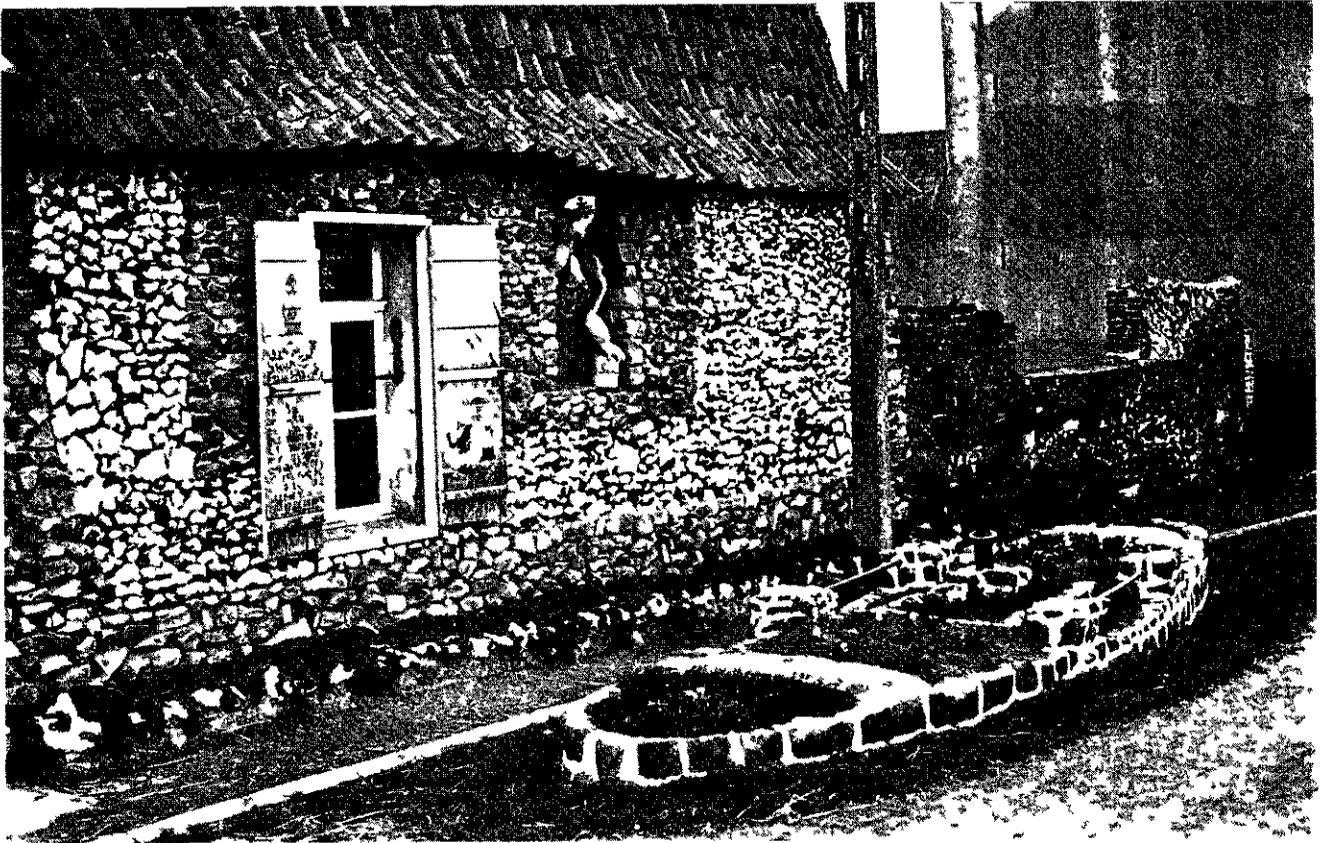


Fig 10

Fig 11



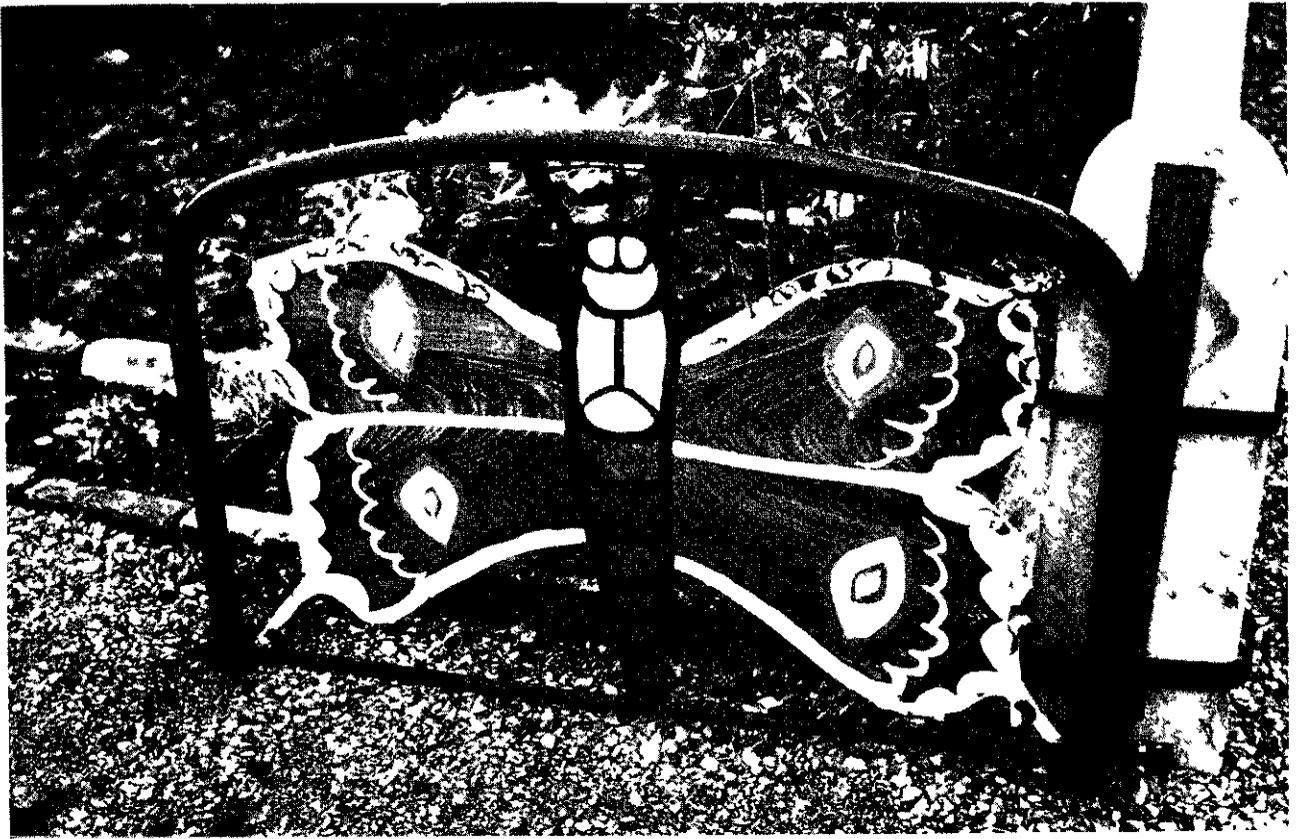


Fig. 12

Fig 13

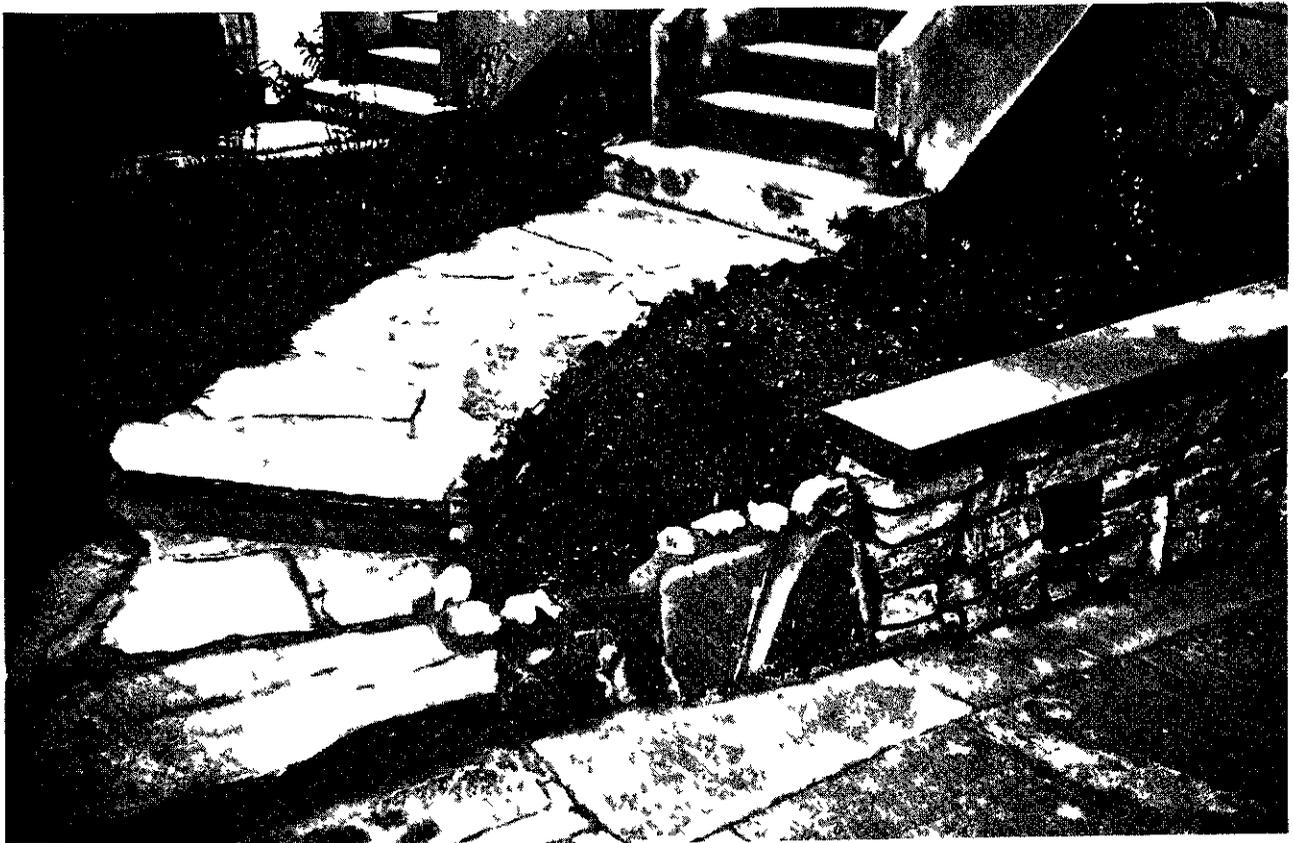




Fig. 14

A partir d'études comme celles des échelles et des moments d'intervention, nous pensons pouvoir dégager des thèmes de recherche pour mettre au point des trames présentant par elles-mêmes des qualités visuelles et permettant les apports les plus contradictoires. Si l'habitant doit pouvoir intervenir, il doit pouvoir disposer de lieux élaborés quel que soit son apport ou celui de ses voisins, chacun devant pouvoir être libre d'intervenir ou non.

A une autre échelle, qui semble moins liée aux interventions éventuelles des habitants, le paysage, même si cela peut paraître excessif, est considéré par beaucoup comme trop connu, comme usé ; les forêts, même si elles sont peu fréquentées et comptent toujours le même nombre d'arbres, se transforment en bois familier.

Même sans maison le paysage est fini.

Si greffer des arbres, afin qu'ils donnent de plus beaux fruits, ne modifiait pas essentiellement notre environnement, implanter des usines, des mètres carrés à habiter et des circulations le modifie fondamentalement par l'apparition de nouveaux matériaux.

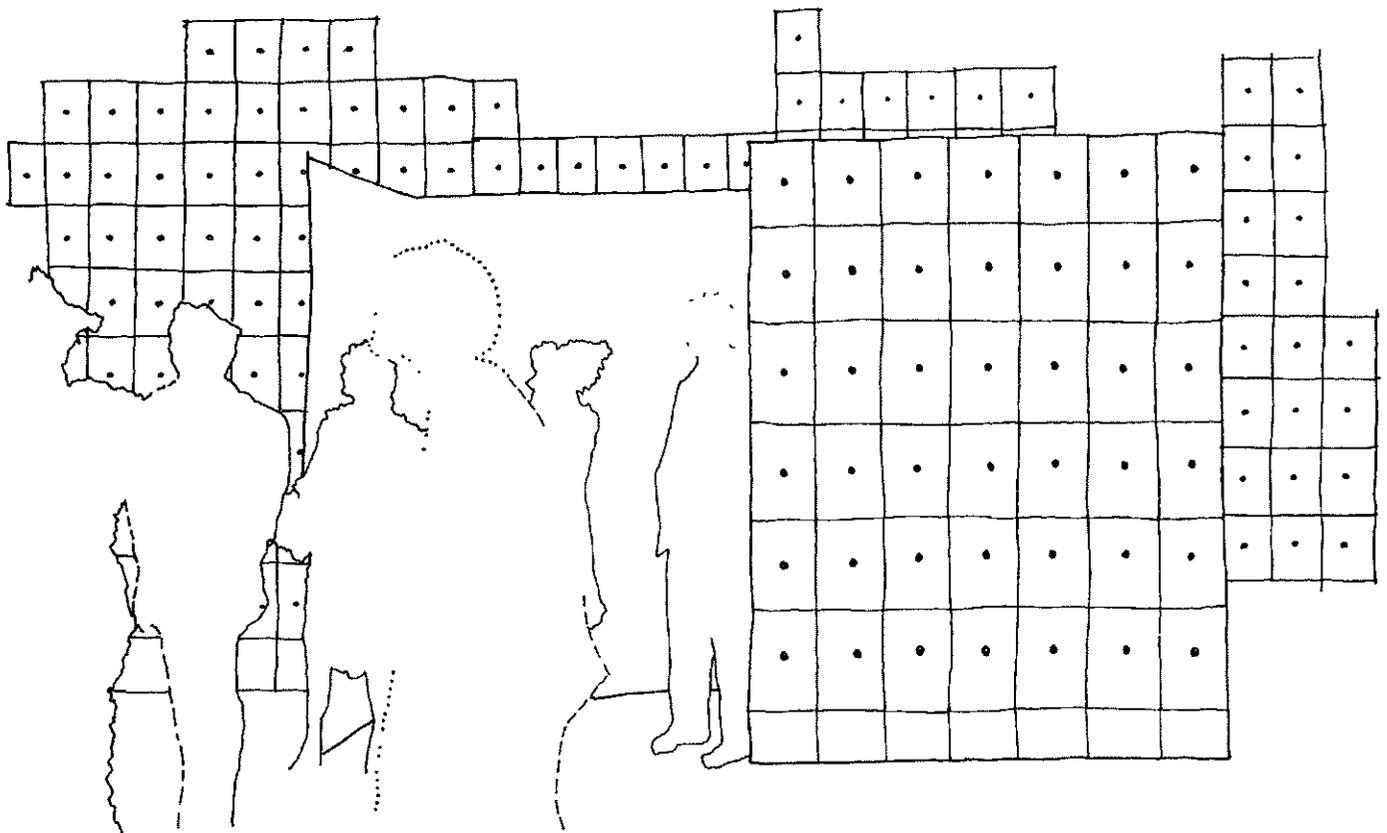
L'industrialisation et la construction ont suivi sur ce plan les méthodes de l'agriculture traditionnelle oubliant le plus souvent, à l'exception des nuisances grossières, d'étudier les incidences possibles de leurs structures en tant qu'environnement.

De plus en plus, nous sommes les jouets de ces hasards et constatons l'inadaptation grandissante entre les relations polysensorielles possibles, et ce qui est proposé aussi bien sur le plan tactil qu'olfactif ou visuel (fig. 17). Nous pouvons supposer que la multiplication de l'utilisation des moyens visuels tels que photographie, cinématographie, télévision ne fera qu'accentuer cet écart.



Fig. 15

Fig. 16



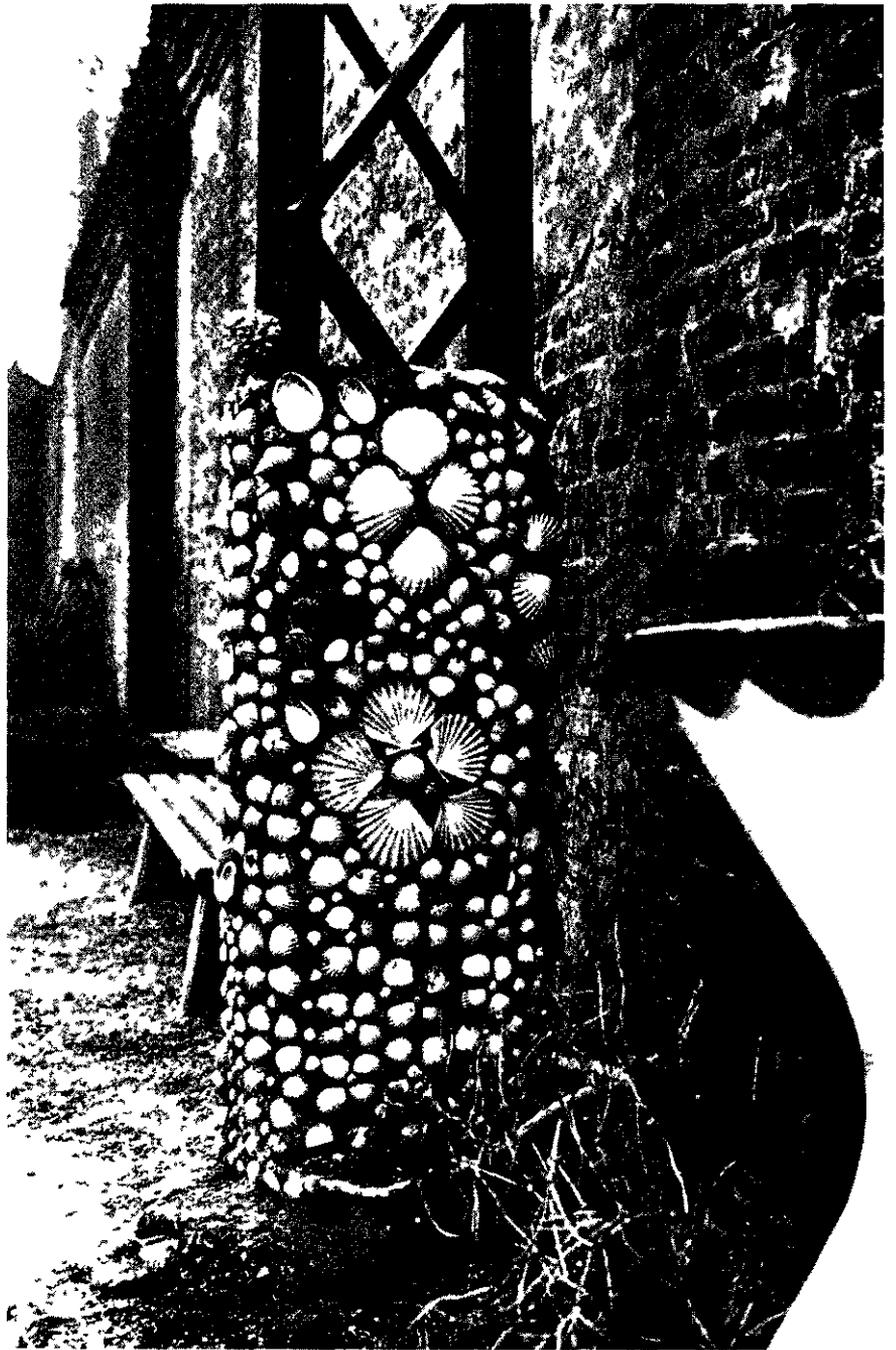


Fig. 17

Sans que ces problèmes aient été réellement approfondis, nous devons aujourd'hui mener à bien la réalisation presque simultanée de centaines de milliers de logements. Et dans quelques années, ce nouvel aménagement nous entourera à tous les instants de notre existence.

Les routes, les usines, les arbres, les groupes de maisons, les mouvements de terrain, les bâtiments isolés constitueront un paysage global, un continuum, un environnement artificiel qui, par son étendue, doit nous devenir plus naturel que ce que nous nommons la « nature ». Nous assistons à une accélération du rythme qui tendait à transformer progressivement « l'artificiel » en « naturel » par l'apparition de nouveaux éléments artificiels. Par exemple : d'objet la maison de pierre devient falaise ou fond et la voiture ou la surface



Fig 18

Fig 19

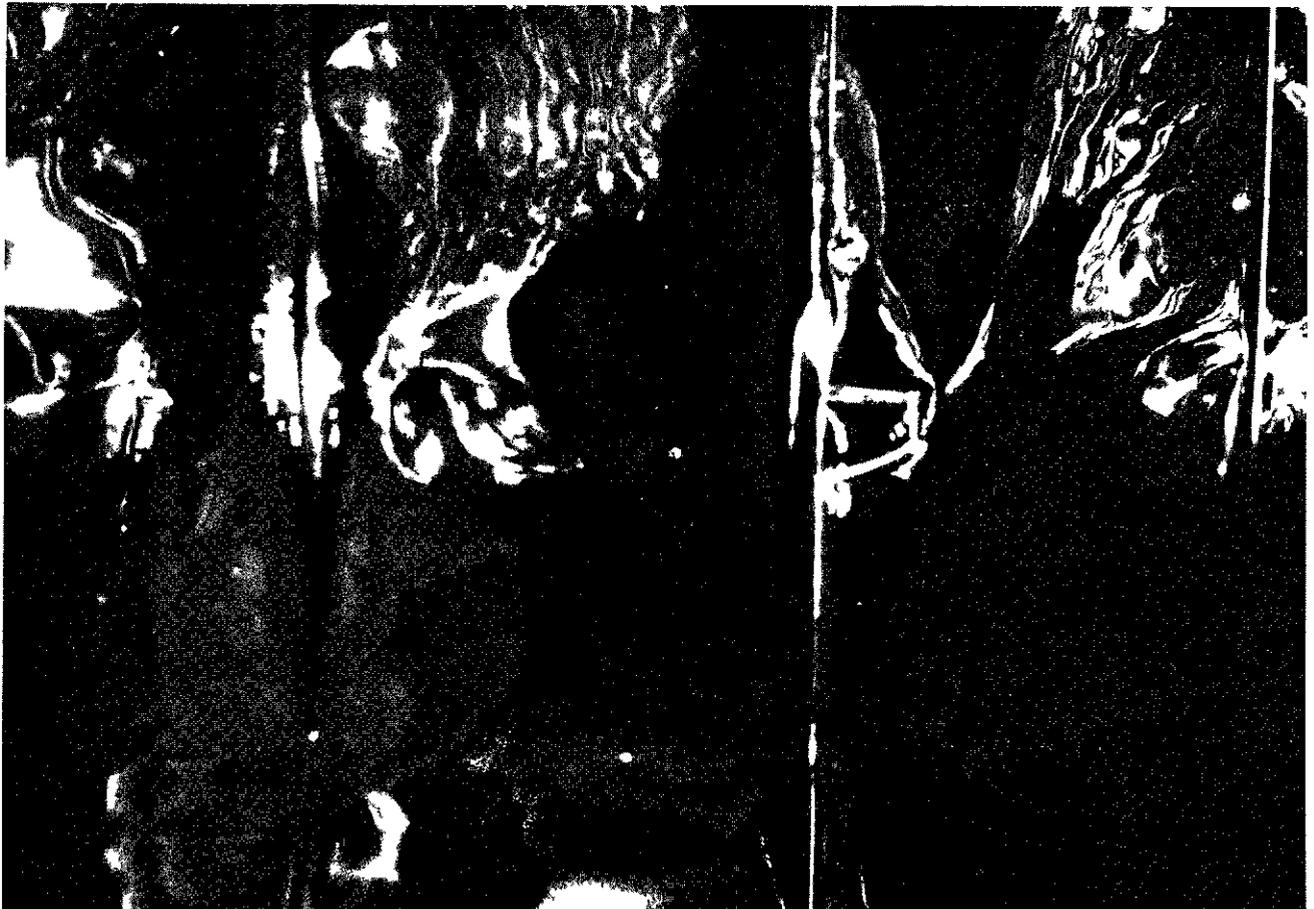




Fig. 20

peinte un objet. Si autrefois l'importance relative des bâtiments, souvent objets ou ensemble d'objets, pouvait être conçue par rapport à la nature végétale, que ce soit en accord ou en opposition avec elle, la notion de paysage fini implique que nous ne disposons plus de fonds non mesurables (la forêt du Petit Poucet) mais d'éléments très divers, tous mesurables, qu'il ne convient pas d'accumuler mais de coordonner au niveau sensoriel.

Cette transformation entraîne la nécessité de rechercher d'autres espaces (fig. 18), d'étudier de nouveaux éléments tout en poursuivant l'analyse de ceux que nous utilisons, pour mettre en place des contrastes suffisants au développement de systèmes relationnels complexes qui sont à chercher et à expérimenter, car leur absence est cruellement ressentie.

A partir des lieux dont ils disposent, les habitants paysagistes ont trouvé diverses solutions parmi lesquelles nous rappellerons la continuité (fig. 19) qui évite les oppositions brutales et l'espace imaginaire créé par la miniaturisation (fig. 20).

MUTATIONS, PROMOTIONS et DÉCISIONS diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

ORDRE NATIONAL DE LA LÉGION D'HONNEUR

— Ministère du développement industriel et scientifique.

A été promu au grade d'officier :

M. **Alby** Pierre-André-Alec, Directeur général de Gaz de France. Chevalier du 18 juin 1959.

A été nommé chevalier :

M. **Servant** Jean-Etienne-Edmond, Adjoint au Directeur de la technologie, de l'environnement industriel et des mines au Ministère.

— Ministère de l'équipement et du logement.

A été promu au grade d'officier :

M. **Benquet** Arnaud-Robert, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'équipement des Landes. Chevalier du 12 juillet 1961.

Ont été nommés chevaliers :

M. **Cumin** Georges-Michel-Fernand, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ;

M. **Fertin** Jean-Azaret-Druon, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'équipement de l'Orne ;

M. **Mathieu** Henri, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

— Ministère des transports.

Ont été promus au grade d'officier :

M. **Bonnemoy** Guy-Jean-Marie, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Chevalier du 23 mai 1959 ;

M. **Fournet** Roger-Léon, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, à l'Inspection générale de l'Aviation civile. Chevalier du 23 octobre 1950 ;

M. **Geais** Robert-Marie-Gilbert, Ingénieur Général, Chef du Service de la voie et des bâtiments de la région du Nord de la S.N.C.F. Chevalier du 23 mars 1957.

Ont été nommés chevaliers :

M. **Bilhouet** Henri-Louis, Directeur de l'infrastructure, Adjoint au Directeur général de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar ;

M. **Giraudet** Pierre-François-Jean, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur-Adjoint au Directeur général de l'Aéroport de Paris.

NOMINATIONS

M. **Teysseudier de la Serve**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, ayant rang et prérogatives d'Ingénieur Général, est promu Ingénieur Général des Ponts et Chaussées à compter du 3 août 1970.

Arrêté du 19 février 1971.

Les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées dont les noms suivent (inscrits au tableau d'avancement pour

le grade d'Ingénieur Général) sont promus Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées à compter des dates ci-après indiquées :

MM. **Boissin** Henri (en service détaché), 1^{er} janvier 1970 ; **Krau** Edouard, 1^{er} janvier 1970 ; **Pairier-Wolodkowicz** Christian, 1^{er} janvier 1970 ; **Vicariot** Henri (en service détaché), 1^{er} janvier 1970 ; **Nicolas** Auguste (en service détaché), 1^{er} janvier 1970 ; **Huet** Marcel, 1^{er} janvier 1970 ; **Vergnes** Albert, 6 mars 1970 ; **Lorain-Broca** Jacques, 21 mai 1970 ; **Hamon** Henri, 10 septembre 1970.

Arrêté du 19 février 1971.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe (cadre normal et cadre spécial), inscrits au tableau d'avancement pour l'année 1970, sont promus Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées à compter des dates ci-après :

MM. **Doucier** René, 15 janvier 1970 ; **Huron** René (cadre spécial), 15 janvier 1970 ; **Bouchet** Norbert, 29 janvier 1970 ; **Delaplanche** Georges (cadre spécial), 10 février 1970 ; **Trenit** Marcel, 18 février 1970 ; **Franck** Gérard, 7 mars 1970 ; **Hiberty** Jacques (cadre spécial), 7 mars 1970 ; **Lescure** Pierre (cadre spécial), 5 avril 1970 ; **Fève** Michel, 21 mai 1970 ; **Chauvin** Jean-Marie (disponibilité du 1^{er} juillet 1970), 1^{er} juin 1970 ; **Philip** Edmond, 1^{er} juin 1970 ; **Jarrot** Louis, 1^{er} juillet 1970 ; **Prandi** Erio (disponibilité du 28 décembre 1970), 1^{er} juillet 1970 ; **Dealberto** Albert, 7 juillet 1970 ; **Triboulet** Robert (cadre spécial), 1^{er} août 1970 ; **Lagier** Alain, 3 août 1970 ; **Rousseau** Claude, 3 août 1970 ; **Maisse** François, 6 août 1970 ; **Denantes** Jacques, 1^{er} septembre 1970 ; **Bouzy** André, 1^{er} septembre 1970 ; **Bayet** André, 1^{er} septembre 1970 ; **Waldmann** René, 10 septembre 1970 ; **Lefoulon** Michel, 10 septembre 1970 ; **Rossi** René, 15 septembre 1970 ; **Bouttier** Armand, 1^{er} octobre 1970 ; **Michon** Jean-Pierre, 19 octobre 1970 ; **Bozon** Claude, 19 octobre 1970 ; **Malherbe** Michel, 19 octobre 1970 ; **Savey** Pierre, 1^{er} décembre 1970 ; **Lemarie** Pierre, 1^{er} décembre 1970 ; **Lafouge** André, 1^{er} décembre 1970 ; **Vauday** Paul, 10 décembre 1970 ; **Couraud** Louis, 24 décembre 1970 ; **Lachaize** Michel, 28 décembre 1970 ; **Tronchet** Pierre, 31 décembre 1970 ; **Essig** Louis, 31 décembre 1970 ; **Schaefer** Dominique, 31 décembre 1970.

M. **Brua** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe, au Service de la Navigation de Nancy, est chargé des fonctions d'Ingénieur spécialiste des questions hydrauliques du Service Hydrologique Centralisateur de Nancy, à compter du 16 novembre 1970.

Arrêté du 4 mars 1971.

M. **Chemillier** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe, mis à la disposition du Ministère de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale, est affecté à l'Administration Centrale en qualité de Chef du Service technique de la Direction de la Construction, à compter du 1^{er} mars 1971. Arrêté du 8 mars 1971.

M. **Forgerit** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de l'arrondissement Etudes et Grands Travaux, et adjoint au Chef de la branche des Infrastructures de la Direction départementale du Val-d'Oise, est chargé des fonctions de Chef de la branche des Infrastructures de la même Direction, à compter du 1^{er} janvier 1971.

Arrêté du 8 mars 1971.

M. **Gérodolle** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe, Chef de l'Agence de Bordeaux au Service d'Etudes techniques des Routes et Autoroutes, est nommé adjoint au Chef du Centre d'Etudes techniques de l'Equipement de Bordeaux, à compter du 1^{er} avril 1971.

Arrêté du 9 mars 1971.

M. **Huvillier** Jean-Jacques, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé de l'Organe Technique Régional de Lyon, est nommé Chef du Centre d'Etudes techniques de l'Equipement de Lyon, à compter du 1^{er} avril 1971.

Arrêté du 9 mars 1971.

M. **Couraud** Louis, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé de l'Organe Technique Régional de Rouen, est nommé Chef du Centre d'Etudes techniques de l'Equipement de Rouen, à compter du 1^{er} avril 1971.

Arrêté du 9 mars 1971.

M. **Bayet** André, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, adjoint au Directeur départemental de l'Equipement de la Marne, est chargé par intérim des fonctions de Directeur départemental de l'Equipement de la Marne, à compter du 16 mars 1971. Arrêté du 19 mars 1971.

M. **Douvry** Jean-Claude, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Equipement du Pas-de-Calais, est nommé Directeur de l'Etablissement Public de la Basse-Seine, à compter du 15 mars 1971.

Arrêté du 24 mars 1971.

M. **Brua** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe, chargé de l'arrondissement de Nancy-Nord du Service de Navigation de Nancy, en sus de ses fonctions actuelles, est chargé par intérim des fonctions d'Ingénieur spécialiste des questions hydrauliques du Service hydrologique centralisateur de Nancy, à compter du 16 novembre 1970. Arrêté du 2 avril 1971.

M. **Darpas** Georges, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe, au Service d'Etudes techniques des Routes et Autoroutes, est chargé à la Division des Ouvrages d'Art - A - du Service d'Etudes techniques des Routes et Autoroutes « du département de construction en béton précontraint et béton armé », à compter du 14 décembre 1970. Arrêté du 8 avril 1971.

M. **Ciolina** François, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service d'Etudes techniques des Routes et Autoroutes, est chargé à la Division des Ouvrages d'Art - A - du Service d'Etudes techniques des Routes et Autoroutes du « département de construction métallique », à compter du 14 décembre 1970. Arrêté du 8 avril 1971.

M. **Lamé** Robert, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe, chargé de l'arrondissement opérationnel de la Direction départementale de l'Equipement de la Côte-d'Or, est nommé Chef de la branche « Infrastructures » de la même Direction départementale de l'Equipement, à compter du 1^{er} avril 1971. Arrêté du 8 avril 1971.

M. **Fève** Michel, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé Directeur des Routes et de la Circulation routière au Ministère de l'Equipement et du Logement, en remplacement de M. **Dreyfus** Gilbert appelé à d'autres fonctions. Arrêté du 9 mars 1971.

Il est mis fin, sur sa demande, aux fonctions exercées en qualité de Conseiller technique au Cabinet du Ministre de l'Equipement et du Logement par M. **Lagier** Alain, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à compter du 1^{er} mars 1971. Arrêté du 5 mars 1971.

M. **Mayet** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est nommé Conseiller technique au Cabinet du Ministre de l'Equipement et du Logement, à compter du 1^{er} mars 1971. Arrêté du 5 mars 1971.

Il est mis fin, sur sa demande, aux fonctions de M. **Galatoire-Malégarie** Henri, Directeur du Gaz, de l'Electricité et du Charbon à l'Administration Centrale du Ministère du Développement industriel et scientifique, à compter du 1^{er} mars 1971. Arrêté du 3 mars 1971.

M. **Chéret** Ivan, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé Directeur du Gaz, de l'Electricité et du Charbon à l'Administration Centrale du Ministère du Développement industriel et scientifique, à compter du 1^{er} mars 1971. Arrêté du 3 mars 1971.

DÉCISIONS

M. **Velut** Dominique, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché à compter du 1^{er} décembre 1969 pour une période de deux ans, éventuellement renouvelable, auprès du Ministère des Affaires Etrangères en vue d'exercer les fonctions de Chef du Service technique des Routes, Ports et Constructions à la Direction départementale des Travaux Publics à Oran, au titre de la Coopération technique en Algérie.

Arrêté du 26 août 1970.

M. **Lott** Xavier, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché à compter du 10 janvier 1966 pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Ministère des Affaires Etrangères pour servir en Algérie au titre de la Coopération technique, dans un emploi de son grade. Arrêté du 26 août 1970.

M. **Lehuerou-Kérisel** Thierry, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est à compter du 1^{er} juin 1968 placé en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Port autonome de Rouen en vue d'exercer les fonctions de Directeur des Accès.

Arrêté du 17 février 1971.

M. Dreyfuss Gérard, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en disponibilité pour exercer les fonctions de Directeur des Etudes et du Développement à la Société Entrepise, est maintenu dans la même position pour une nouvelle et dernière période de trois ans, à compter du 1^{er} juillet 1970. Arrêté du 19 février 1971.

M. Ricomard Serge, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Préfecture de Paris, est maintenu dans la même position auprès de la Préfecture de Paris pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable, pour lui permettre de continuer d'exercer des fonctions de son grade, à compter du 1^{er} juin 1970. Arrêté du 1^{er} mars 1971.

M. Iagolnitzer Daniel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Commissariat à l'Energie Atomique, est maintenu dans la même position et dans les mêmes fonctions auprès de cet organisme pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable, à compter du 1^{er} octobre 1969.

Arrêté du 1^{er} mars 1971.

M. Lagier Alain, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de l'Etablissement Public pour l'Aménagement de la Région de la Défense, est maintenu dans la même position auprès de cet organisme dans un emploi de son grade pour la période du 16 février 1967 au 1^{er} mars 1971, date à laquelle il est réintégré pour ordre dans son Corps d'origine et placé en position de disponibilité. Arrêté du 2 mars 1971.

M. Peltier Raymond, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, en disponibilité auprès du Centre d'études et de recherche de l'Industrie des Liants Hydrauliques en qualité de Directeur général, est maintenu en position de disponibilité auprès de cet organisme en qualité de Directeur général pour une nouvelle et dernière période de trois ans, à compter du 1^{er} décembre 1969.

Arrêté du 4 mars 1971.

M. Betbeder-Matibet, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès d'Electricité de France, est maintenu dans la même position auprès de cet organisme pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable, en vue d'y exercer des fonctions de son grade à compter du 1^{er} octobre 1970.

Arrêté du 4 mars 1971.

M. Henry Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché, est réintégré pour ordre dans son administration d'origine et mis à la disposition du Bureau central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer en vue d'y exercer des fonctions de son grade, à compter du 15 juin 1970. Arrêté du 4 mars 1971.

M. Gomar Norbert, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Bureau central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer, est maintenu dans la même position auprès de cet organisme pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable, en vue

d'y exercer des fonctions de son grade, à compter du 1^{er} octobre 1970. Arrêté du 9 mars 1971.

M. Lagier Alain, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de l'Etablissement Public pour l'Aménagement de la Région de la Défense (E.P.A.D.), est réintégré dans son Corps d'origine à compter du 1^{er} mars 1971 pour être placé en position de disponibilité pour une période de trois ans, éventuellement renouvelable, en vue d'exercer les fonctions de Directeur général de la Société générale d'entreprise (S.G.E.). Arrêté du 11 mars 1971.

M. Parayre Jean-Paul, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Conseiller technique au Cabinet du Ministre du Développement industriel et scientifique, est mis à la disposition du Ministère du Développement industriel et scientifique en qualité de Directeur de la Construction mécanique et électrique et de l'Electronique, à compter du 10 décembre 1970. Arrêté du 17 mars 1971.

M. Raynaud Barthélémy, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à l'Administration Centrale, Service des Affaires Economiques et Internationales, est mis à la disposition du Ministère de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale pour occuper le poste de Chef de la Division Organisation et Méthodes - Informatique - relevant de la Direction de l'Administration générale du Personnel et du Budget, service commun au Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Population et au Ministère de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale, à compter du 1^{er} février 1971. Arrêté du 17 mars 1971.

M. Hamon Henri, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, détaché dans l'emploi de Directeur départemental de l'Equipement de la Marne, est réintégré dans son Corps d'origine et attaché au Conseil général des Ponts et Chaussées, à compter du 16 mars 1971.

Arrêté du 19 mars 1971.

M. Venet Robert, Ingénieur des Ponts et Chaussées (promu Ingénieur en Chef le 1^{er} octobre 1967), est, par modification à l'arrêté du 14 avril 1964, placé en service détaché auprès de l'Entreprise de Recherches et d'Activités Pétrolières (E.R.A.P.) en vue d'exercer les fonctions suivantes :

— de son grade pour la période du 1^{er} janvier 1966 au 17 octobre 1967 inclus,

— de Directeur Général Adjoint de la Société mixte algérienne du Gaz pour la période du 18 octobre 1967 au 29 février 1968 inclus.

Arrêté du 22 mars 1971.

M. Venet Robert est maintenu dans la même position et dans les mêmes fonctions auprès de cette Société pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable. Arrêté du 22 mars 1971.

M. Pilon Bernard, Ingénieur des Ponts et Chaussées (nommé Ingénieur en Chef le 12 septembre 1968), est, à compter du 1^{er} octobre 1964, placé en service détaché

pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès de l'Etablissement Public pour l'Aménagement de la Région de la Défense en vue d'y exercer des fonctions de son grade. Il est maintenu dans la même position et dans les mêmes fonctions auprès de cet organisme pour la période du 1^{er} octobre 1969 au 1^{er} novembre 1970, date de sa réintégration pour ordre dans son administration d'origine. Arrêté du 22 mars 1971.

M. Coulomb René, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en disponibilité auprès de la Société Lyonnaise des Eaux et de l'Eclairage, est maintenu dans la même position en qualité de Directeur de cette Société, pour une nouvelle et dernière période de trois ans à compter du 1^{er} avril 1970. Arrêté du 23 mars 1971.

M. Raiman Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées, placé en service détaché auprès du Ministère de l'Economie et des Finances, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine le 1^{er} octobre 1969 et placé en position de disponibilité à compter de la même date, pour une période de trois ans, éventuellement renouvelable, en vue d'exercer auprès de la Compagnie Industrielle des Télécommunications (C.I.T.) les fonctions de Directeur attaché à la Direction Générale, chargé du développement des activités de service informatique. Arrêté du 23 mars 1971.

M. Pouchot-Camoz-Gandorne Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en disponibilité auprès de la Société de Gestion et d'Investissements immobiliers, est maintenu dans cette position pour une nouvelle et dernière période de trois ans à compter du 1^{er} juin 1969 pour occuper les fonctions de Directeur, chargé plus particulièrement de la recherche et de la conception des programmes.

Arrêté du 23 mars 1971.

M. Legrand Maurice, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, est réintégré pour ordre dans son administration d'origine et mis à la disposition du Ministère de l'Education Nationale en qualité de Directeur chargé des Equipements, à compter du 1^{er} juin 1970. Arrêté du 23 mars 1971.

M. Dobias Georges, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé du Service des transports de marchandises à la Direction des Transports terrestres du Ministère des Transports, est nommé membre du Conseil d'administration du Port autonome de Paris, en remplacement de **M. Malaurie Christian** appelé à d'autres fonctions, et pour la durée restant à courir du mandat de ce dernier.

Arrêté du 29 mars 1971.

M. Morel Louis, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, en disponibilité depuis le 1^{er} février 1968, est réintégré pour ordre dans son administration d'origine et mis à la disposition de l'Office Public d'Habitations à Loyer Modéré de la Ville de Paris en qualité de Directeur Général, à compter du 1^{er} avril 1971. Arrêté du 6 avril 1971.

M. Horgnies Michel, Ingénieur en Chef des Mines, a été chargé de l'arrondissement minéralogique de Lyon, à compter du 16 mars 1971, en remplacement de **M. Vuillot Jean**, Ingénieur Général des Mines, appelé à d'autres fonctions. Arrêté du 26 février 1971.

M. Woltner Pierre, Ingénieur en Chef des Mines, a été chargé de l'arrondissement minéralogique de Clermont-Ferrand, à compter du 16 mars 1971, en remplacement de **M. Horgnies**. Arrêté du 26 février 1971.

MUTATIONS

M. Gressier Claude, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Equipement de la Somme, est muté dans l'intérêt du service à l'Administration Centrale à la Direction des Routes et de la Circulation Routière (bureau REP 1 Affaires Urbaines), à dater du 1^{er} mars 1971. Arrêté du 1^{er} mars 1971.

M. Fleury Philippe, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à l'Administration Centrale (Direction des Routes et de la Circulation Routière), est muté dans l'intérêt du service à l'arrondissement opérationnel de la Direction départementale de l'Equipement de l'Essonne en remplacement de **M. Gayardon de Fenoyl** appelé à d'autres fonctions.

La date d'effet sera fixée ultérieurement.

Arrêté du 4 mars 1971.

M. Boiron Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service d'Etudes techniques des Routes et Autoroutes, est muté dans l'intérêt du service à l'arrondissement opérationnel de Toulouse de la Direction départementale de l'Equipement de la Haute-Garonne, en remplacement de **M. Blanquet**, à dater du 16 mars 1971.

Arrêté du 19 mars 1971.

M. Boileau André, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de la Seine-Maritime (arrondissement du Havre), est muté dans l'intérêt du service à la Direction départementale du Pas-de-Calais et nommé Chef de la branche « Infrastructure » en remplacement de **M. Dupiré**, appelé à d'autres fonctions, à dater du 1^{er} avril 1971. Arrêté du 23 mars 1971.

M. Wozniak Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de la Haute-Garonne, est muté dans l'intérêt du service à la Direction des Transports terrestres (Service des Chemins de Fer), à dater du 16 avril 1971. Arrêté du 26 mars 1971.

M. Doyard Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction des Ports maritimes et Voies navigables (Service Central hydraulique), est muté dans l'intérêt du service à l'arrondissement opérationnel de la Direction départementale de l'Equipement de l'Isère, en remplacement de **M. Girard** appelé à d'autres fonctions, à dater du 1^{er} mars 1971. Arrêté du 26 mars 1971.

M. **Vigner** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement de la Marne, est muté dans l'intérêt du service au Service régional de l'Équipement de « Franche-Comté », à dater du 1^{er} avril 1971. Arrêté du 31 mars 1971.

M. **Lecornu** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement de la Manche, est muté dans l'intérêt du service à la Direction départementale de l'Équipement de la Seine-Maritime pour être chargé de l'arrondissement territorial du Havre en remplacement de M. **Boileau** appelé à d'autres fonctions, à dater du 1^{er} mai 1971. Arrêté du 19 avril 1971.

M. **Escoffier** Henri, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de l'arrondissement d'Avignon au Service de Navigation Rhône-Saône, chargé en sus de ses fonctions et par intérim du Groupe d'études et de programmation de la Direction départementale de l'Équipement du Vaucluse, est affecté à la Direction départementale de l'Équipement du Vaucluse pour être chargé définitivement du Groupe d'études et de programmation (G.E.P.), à dater du 1^{er} avril 1971. Arrêté du 19 avril 1971.

RETRAITES

M. **Haas** René, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 30 mai 1971. Arrêté du 16 février 1971.

M. **Colonna de Lega** Roger, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du cadre spécial, est admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 7 mai 1971. Arrêté du 16 février 1971.

M. **Duteil** Marcel, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 3 juin 1971. Arrêté du 16 février 1971.

M. **Guiochon** Georges, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 23 mai 1971. Arrêté du 16 février 1971.

M. **Lescanne** Maurice, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 16 avril 1971. Arrêté du 16 février 1971.

M. **de Conihout** Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en disponibilité, est réintégré pour ordre dans son Corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite. Arrêté du 2 mars 1971.

M. **Lassalle** Jacques, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en disponibilité, est réintégré pour ordre dans son Corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite. Arrêté du 2 mars 1971.

M. **Paoli** Robert, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en disponibilité, est réintégré pour ordre dans son Corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite. Arrêté du 2 mars 1971.

M. **Cans** Claude, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en disponibilité, est réintégré pour ordre dans son Corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite. Arrêté du 2 mars 1971.

M. **Nicolas** Joseph, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché, est réintégré pour ordre dans son Corps d'origine et admis à faire valoir ses droits à la retraite. Arrêté du 2 mars 1971.

L'honorariat de son grade est conféré à M. **Journo** Fernand, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, admis à la retraite à compter du 10 décembre 1970. Arrêté du 2 mars 1971.

M. **Jonte** Pierre, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, est admis, à compter du 30 août 1971, à faire valoir ses droits à la retraite. Arrêté du 26 mars 1971.

M. **Tailhan** Louis, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis, à compter du 15 juillet 1971, à faire valoir ses droits à la retraite. Arrêté du 26 mars 1971.

M. **Carlini** Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis, à compter du 27 juillet 1971, à faire valoir ses droits à la retraite. Arrêté du 26 mars 1971.

naissance

Notre camarade **Fonlladosa** Fernand, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, honoraire, a le plaisir de faire part de la naissance de son 24^e petit-enfant, Héléne **Guyard**.

décès

On nous prie de faire part du décès de :

M. **Morel** Etienne, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, survenu le 8 avril 1971.

M. **Lardeur** Horace, Ingénieur des Ponts et Chaussées, retraité, survenu le 7 février 1971.

M. **Pasquet** André (Promotion 1944), Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a la douleur de faire part du décès de son père dans sa 93^e année, à Montluçon, le 17 avril 1971.

★ INFORMATIONS ★ INFORMATIONS ★

Nos lecteurs trouveront, ci-après, des informations transmises par des entreprises travaillant pour les Ponts et Chaussées ou intéressant les services des Ponts et Chaussées par certaines de leurs productions. Le caractère documentaire de ces informations nous a paru justifier leur publication ; elles sont toutefois publiées sous la seule responsabilité des firmes intéressées.

UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE FINISHERS BARBER-GREENE :

LE FINISHER A ENTRAÎNEMENT HYDROSTATIQUE SB-20

Après le succès extraordinaire du SB-50, finisher de grosse production, BARBER-GREENE présente actuellement le Finisher SB-20, conçu à partir de principes identiques, mais de production plus modeste.

Il s'agit d'un Finisher de 65 CV pesant 7,2 tonnes et capable de répandre un tapis d'enrobés d'une largeur variable par échelons de 15 cm, entre 1 m., 22 et 4 m., et sur une épaisseur comprise entre 0,6 et 20 cm.

Les grandes nouveautés de ce Finisher sont les suivantes :

1° VITESSE DE TRAVAIL INFINIMENT VARIABLE.

La transmission hydrostatique permet une vitesse infiniment variable, comprise entre 0 et 45 m. par minute, ce qui permet à l'opérateur de travailler à la vitesse optimum dans n'importe quelle condition.

2° COMMANDES D'ALIMENTATION AUTOMATIQUES.

Les vis de répartition et les tapis d'alimentation sont entraînés hydrauliquement, et ceux de droite sont indépendants de ceux de gauche ; leur vitesse est déterminée soit manuellement, soit automatiquement.

La trémie de réception des matériaux d'une capacité de 7,3 t. est relevable hydrauliquement.

3° MOBILITÉ DU FINISHER SUR PNEUS.

La vitesse de déplacement est variable entre 0 et 29 km/heure. Sa largeur est de 2 m., 44.

Ces deux caractéristiques permettent au Finisher de se déplacer par ses propres moyens sans autorisation spéciale, et à grande vitesse entre deux chantiers pas trop éloignés. Pour les grandes distances, une remorque standard au code de la route suffit.

Son rayon de braquage est de 2 m.

4° DOUBLE POSTE DE COMMANDES.

Le volant de direction et le siège du conducteur peuvent être placés soit à droite, soit à gauche, ce qui assure une visibilité maximum pour le travail.

Toutes les commandes sont situées sur une console.

5° BARRE DE RÉPARTITION EXCLUSIVE.

Une barre dentelée en acier à très haute résistance oscillant au rythme de 450 cycles/minute, juste en avant du screed, permet une répartition précise et uniforme et une meilleure homogénéité des enrobés.

Ce Finisher SB-20 répond à un besoin depuis très longtemps exprimé par l'ensemble de la profession routière pour une machine de petite dimension, très mobile, dont les caractéristiques techniques très avancées de construction permettent la réalisation de tapis d'enrobés de très haute qualité.

LE « LAYTON »

- Pour les travaux d'enrobés (parkings, parcs, jardins, allées, routes privées, etc...),
- Pour les travaux qui ne pouvaient être faits qu'à la main,
- Pour les travaux de courte durée

pour lesquels le déplacement d'un matériel de type classique était prohibitif :

LAYTON

- Largeur du tapis réglable en marche (0 à 3,60 m.) :
- Les bouches d'incendie, les poteaux, les arbres ne sont plus des obsta-

cles rendant impossible la mise en place mécanique de l'enrobé.

- Comme un vrai finisseur :

Screed flottant, réglage des profils, screed chauffant, suspension 3 points, etc... Accroché à l'arrière du premier camion qui apporte l'enrobé, il repart avec le dernier.

STIME, 5, avenue Montaigne, PARIS (8^e)

CHANGEMENT D'ADRESSE :

A partir du mois de mai 1971, pour extension de ses activités, la GÉNÉRALE GÉOTECHNIQUE transfère ses bureaux : 4, rue de Cicé, PARIS-6^e
Tél. : 222-41-15, 57-14 ou 548-66-00.