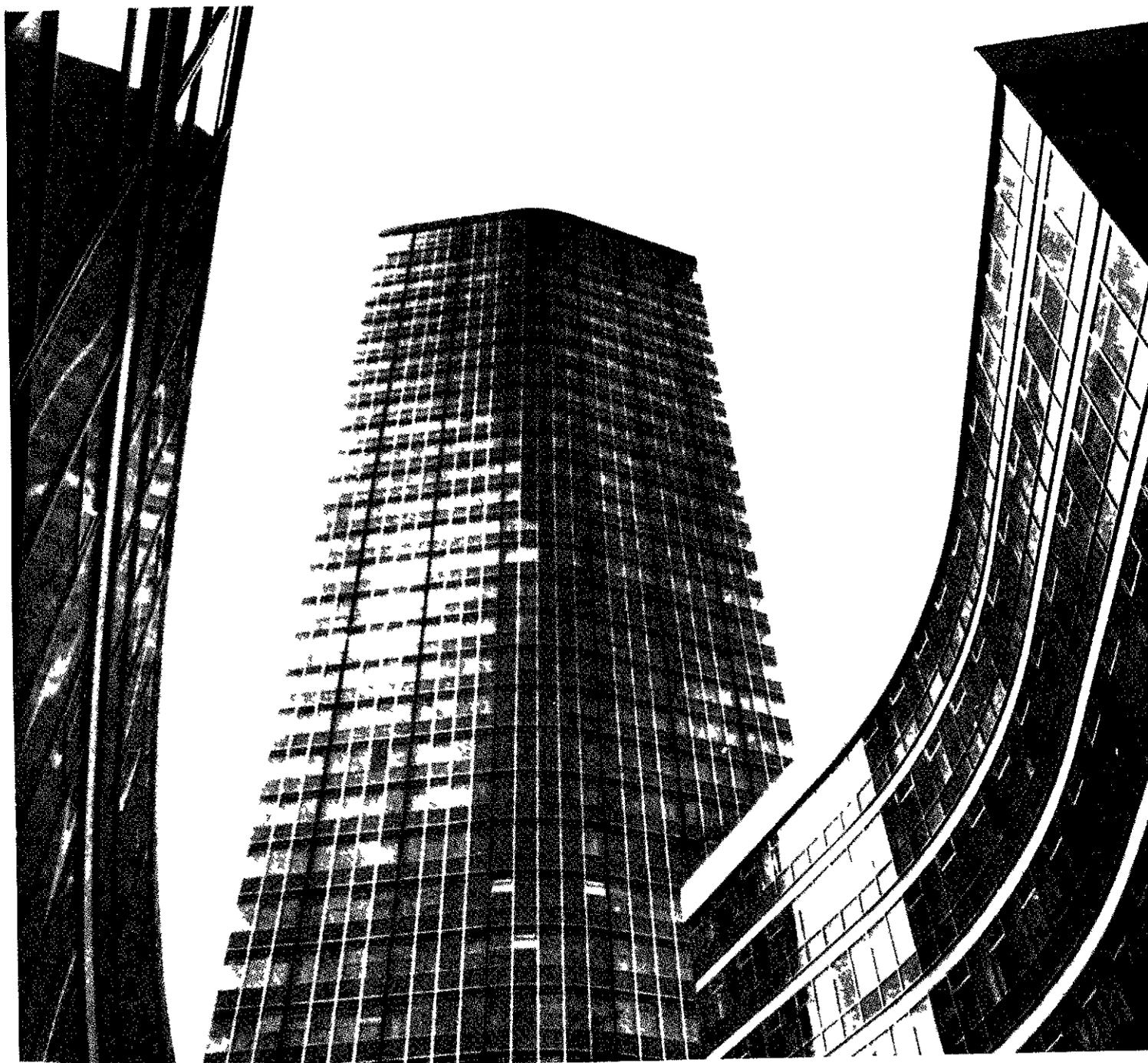


bulletin du **PCM**

RAPPORT DE MISSION SUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN EUROPE DU NORD

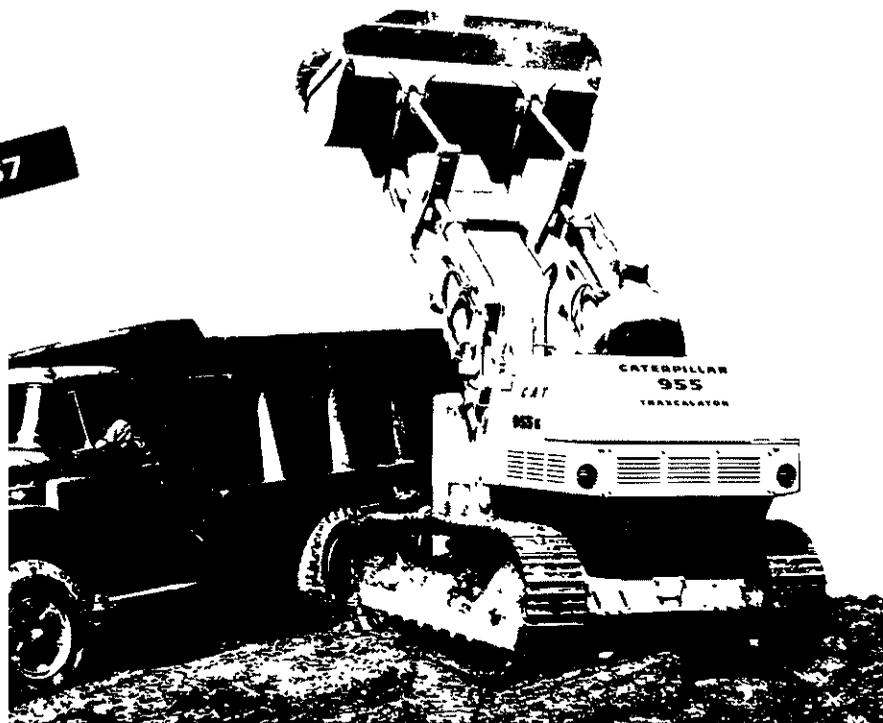


2

28 rue des saints-pères
paris 7e
mensuel

64^e année
Février 1967

1967



chargeur à chaînes

955 K

CATERPILLAR*

CYCLES PLUS RAPIDES

NOTEZ LA NOUVELLE LIGNE

Puissance | 15 %
Hauteur de chargement | 14 %
Distance de déversement | 14 %
Force d'arrachage | 35 %
Vérifications d'entretien plus aisées

AGENTS GENERAUX EXCLUSIFS

Hy. Bergerat, Monnoyeur & C^{ie}

6, RUE CHRISTOPHE COLOMB - PARIS 8^e - TEI 359 64-90

PARIS • LA PLAINE ST DENIS • BONNEUIL S/MARNE •
LYON DIJON • MARSEILLE NICE BASTIA • TOULOUSE • BORDEAUX
• NANCY STRASBOURG REIMS • LILLE • RENNES CAEN NANTES

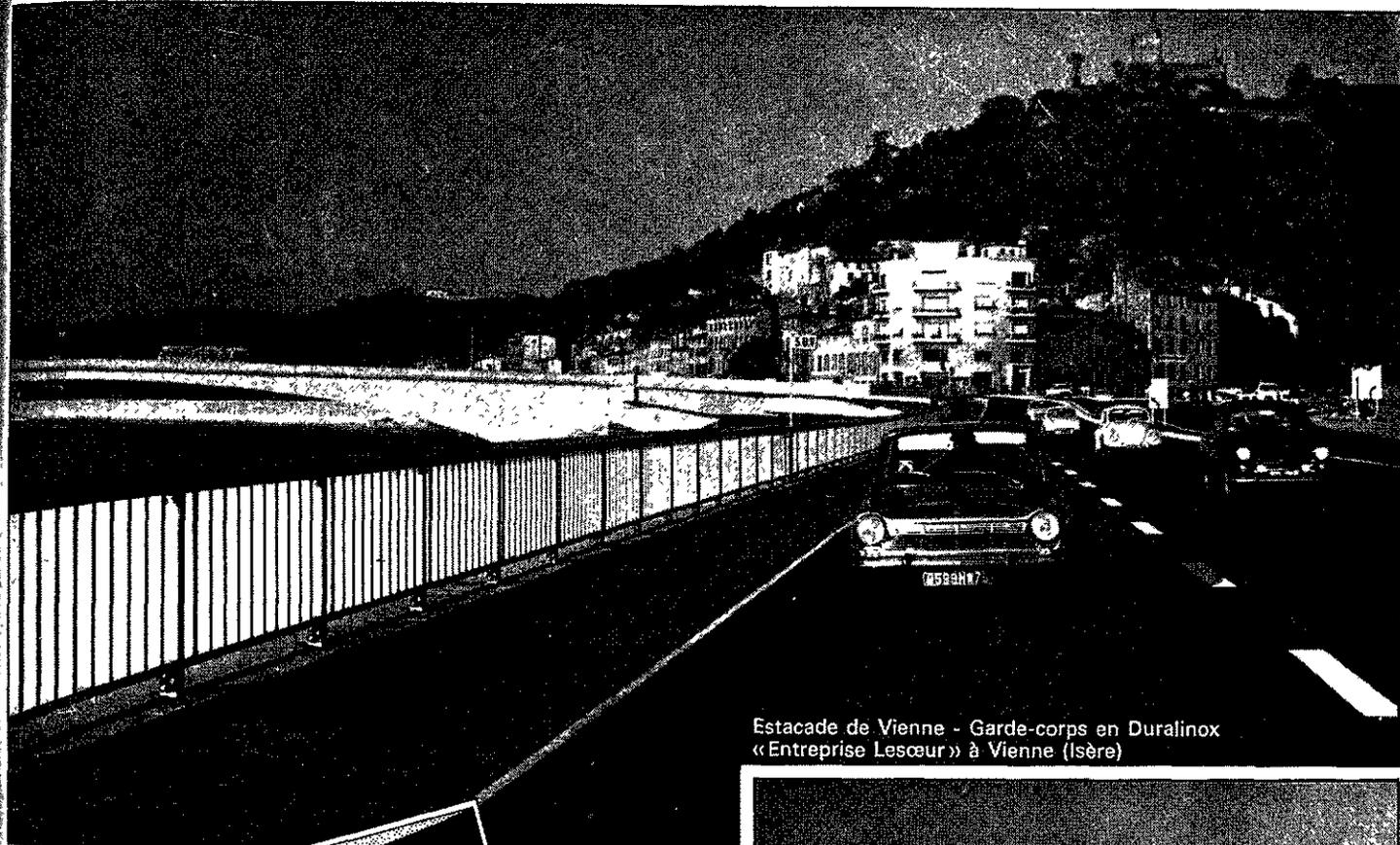
RAPPORT DE MISSION SUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN EUROPE DU NORD

- 31 LA PAGE DU PRÉSIDENT.
- 34 CROISSANCE ET TRADITION.
- 37 LES MOYENS.
- L'organisation administrative.
- La politique foncière.
- Le financement.
- Les équipes de conception et de réalisation.
- 47 LES RÉALISATIONS.
- Les extensions périphériques.
- Les villes nouvelles.
- La restructuration des centres.
- 69 ANNEXES I - Les problèmes administratifs.
II - La politique foncière.
III - Le financement.
IV - Les équipes de conception et de réalisation.

SOCIETE DES ENTREPRISES
LIMOUSIN

TRAVAUX PUBLICS OUVRAGES D'ART
BETON ARME ET PRECONTRAIT

S.A. Capital 2.500.000 F
20 Rue Vernier PARIS 17
Tel: 380 0176



Estacade de Vienne - Garde-corps en Duralinox
«Entreprise Lesœur» à Vienne (Isère)

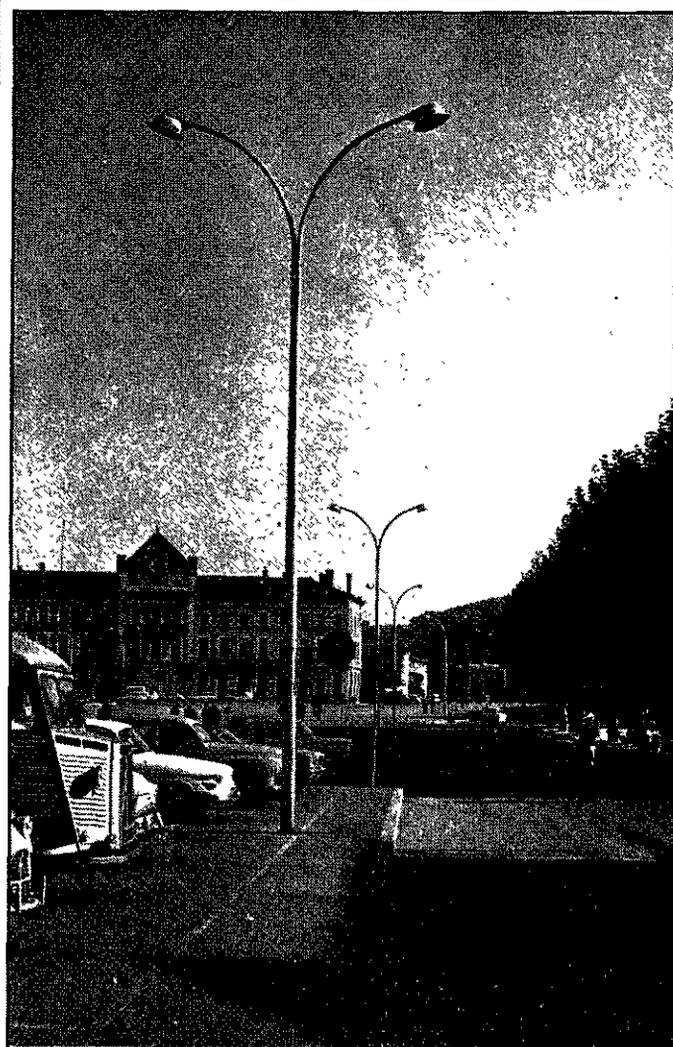


apporte une solution
moderne et économique
pour :
candélabres d'éclairage public
mâts de pavoisement
garde-corps pour ponts
panneaux et portiques
de signalisation

**BEL ASPECT - INALTÉRABILITÉ
FACILITÉ DE POSE**

CEGEDUR
DÉPARTEMENT
ALUMINIUM

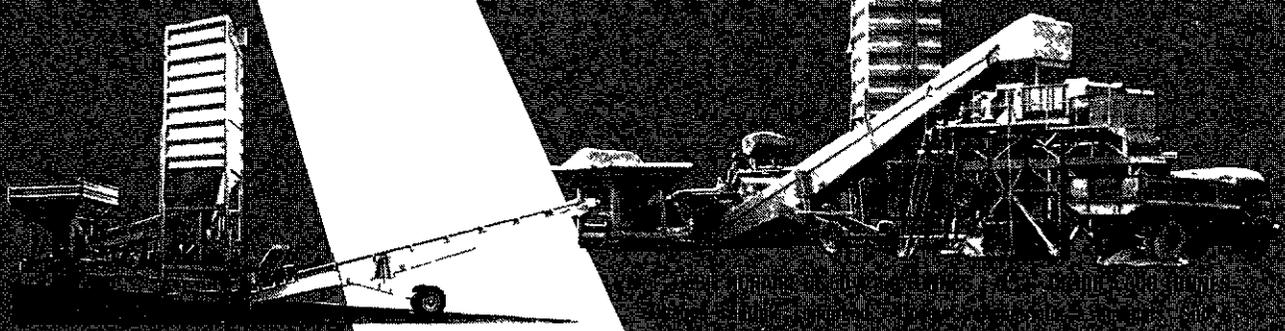
66, AV. MARCEAU - PARIS 8° - tél. 225.54.40



Candélabres d'éclairage public en Duralinox
«Le projecteur standard» à Lyon-Caluire

CENTRALES DE MELANGE GRAVES-CIMENT ET GRAVES-BITUME

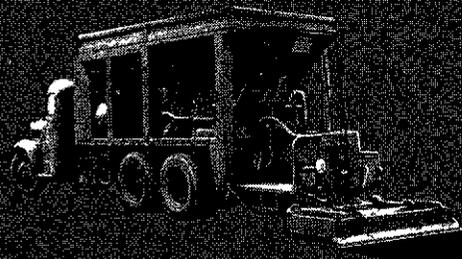
pour la réalisation des couches de base des routes de montagne



DOSEURS VOLUMETRIQUES



SUPER-SLURRY



AUXILIAIRE ENTREPRISES. 23bis, Quai Maurice Riquiez, 91 CORBEIL-ESSONNES Tél. 496-25-53

PUBLIFIX 4875

**Production du Groupe
Daimler-Benz A.G.**

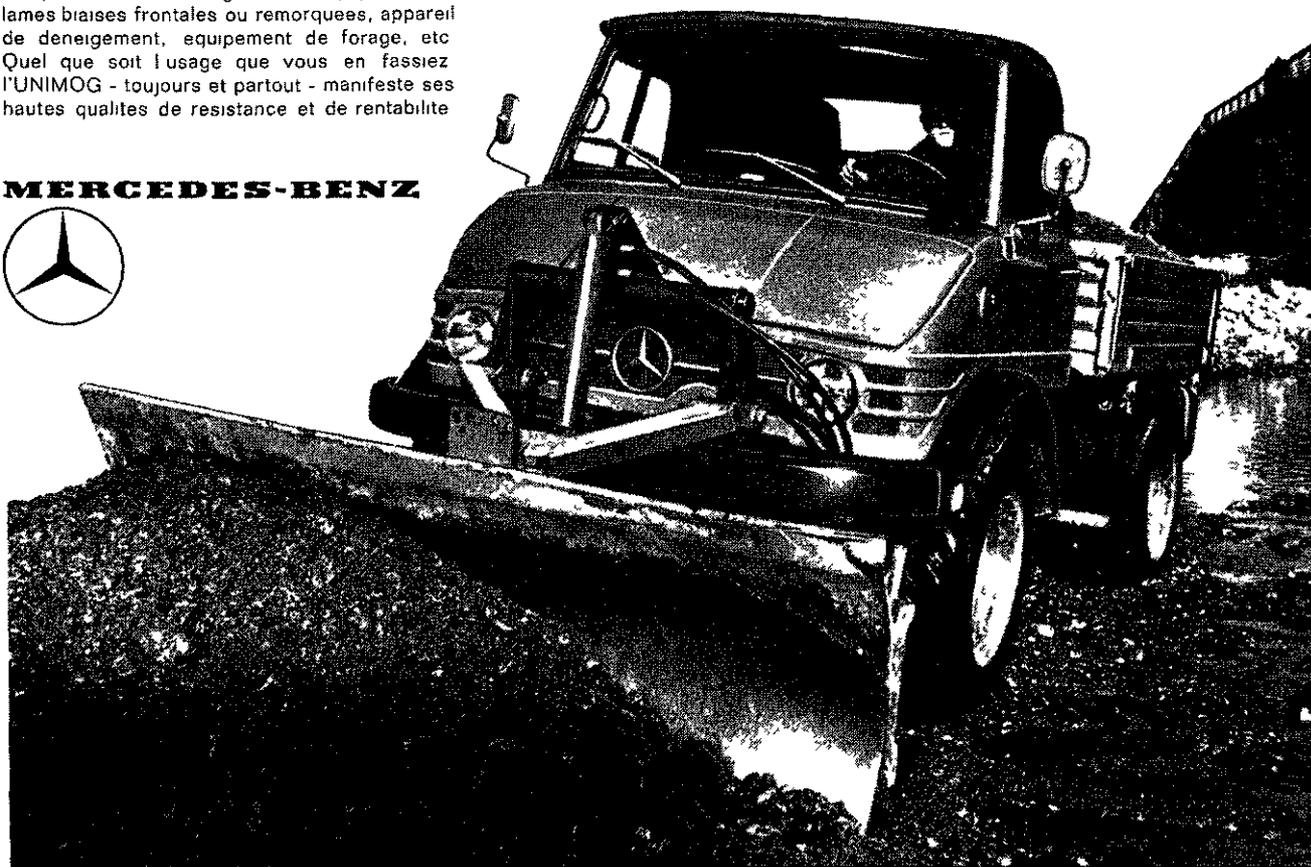
UNIMOG 406 - 70 CV

**est idéal pour
tous travaux publics**

Le Mercedes-Benz UNIMOG est idéal pour tous travaux publics. Il sert à longueur d'année pour tous les travaux des routes : élagage des haies, entretien des fosses, régularisation des accotements. Les perfectionnements techniques de l'UNIMOG en font l'instrument de travail qui satisfait à toutes les exigences quotidiennes. Véhicule tous terrains, c'est un tracteur puissant, pivot d'un système bien étudié comportant toute une gamme d'équipements : lames biaisées frontales ou remorquées, appareil de déneigement, équipement de forage, etc. Quel que soit l'usage que vous en fassiez, l'UNIMOG - toujours et partout - manifeste ses hautes qualités de résistance et de rentabilité.

**4 roues
motrices
avec blocage
des différentiels**

MERCEDES-BENZ



IMPORTATEUR-DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE

ROYAL — ÉLYSÉES — VÉHICULES — INDUSTRIELS — CH. DELECROIX
42-44, RUE FRANCIS DE PRENSÉ - 93-SAINT-DENIS - TÉL. : 243-15-90

R.E.V.I. appartient au groupe SOFIDEL

ACTA 200-U



POLIET & CHAUSSON

1250.5

Deux réalisations prestigieuses :

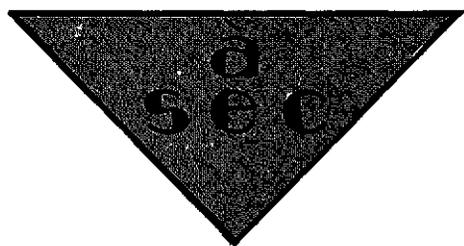
- Vaujourns, la plâtrière la plus moderne d'Europe
- Gargenville, la cimenterie la plus importante de France. 6 cimenteries - 2 plâtrières - 1 usine à enduits de parement - 4 centres de distribution de ciments - 15 maisons de vente de matériaux de construction
- et son groupe de filiales et sociétés associées

POLIET & CHAUSSON - 125, QUAI DE VALMY - PARIS 10^e - Téléphone : 208-86-00



Rabattement de nappes

7 mètres

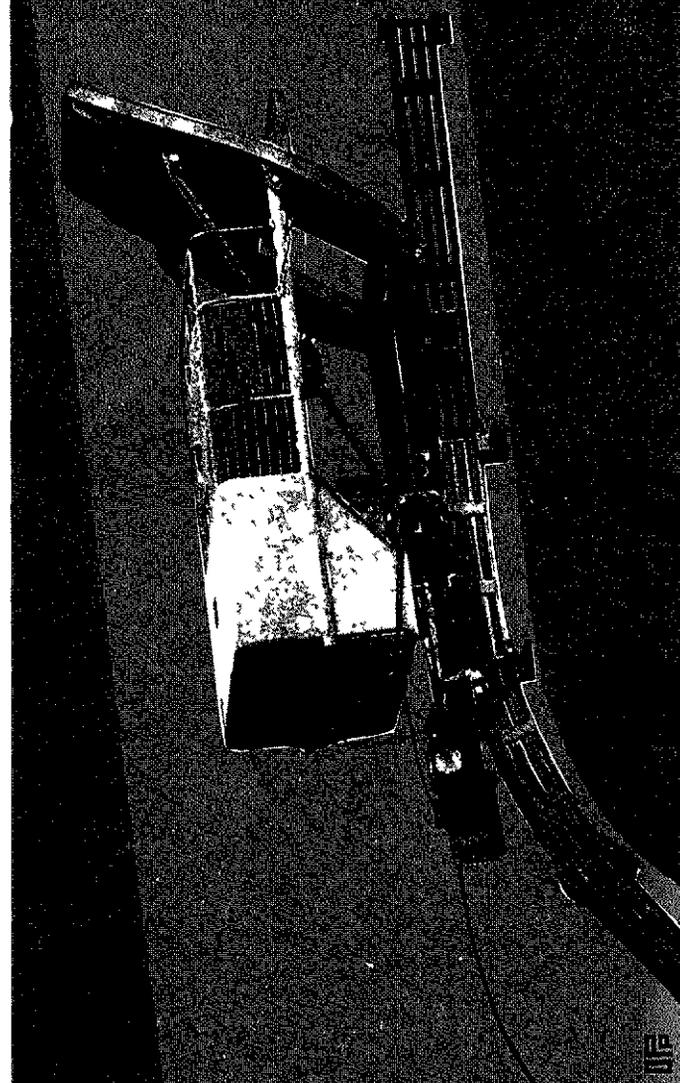


sous la nappe phréatique
grâce à

WELLPOINT*
MILLARS

VACUUM CONCRETE (PARIS)
8, rue de la Chaussée-d'Antin - PARIS 9^e
PRO. 21-55 +

* MARQUE DÉPOSÉE DE MILLARS MACHINERY



Pour creuser en montant

des kilomètres de cheminées
horizontales ou verticales,
tous les entrepreneurs de grands
travaux de grande ampleur utilisent le
système ALIMAK.

ALIMAK RAISE CLIMBER STH5

Plus sûr, plus rapide,
plus économique.

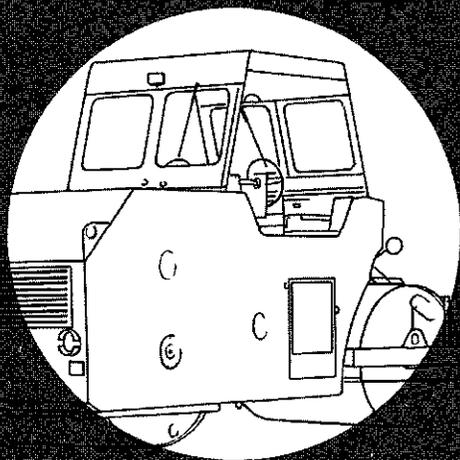
ALIMAK RAISE CLIMBER STH5



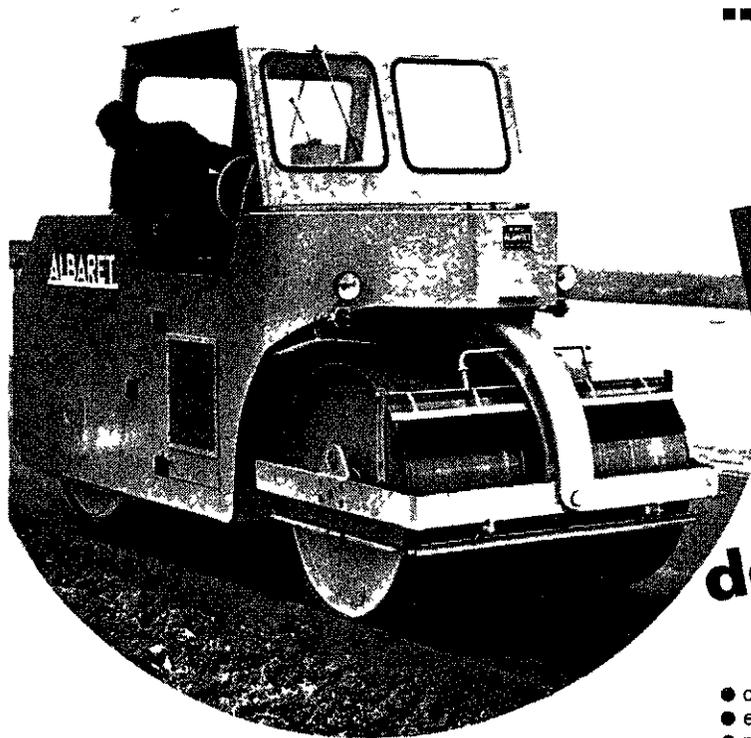
SOFRACOMEL

10, rue de la Chaussée-d'Antin - PARIS 9^e - Tél. 47 44 12 19

COMPACTEZ "PNEUS EN TÊTE"...



... ET FINISSEZ
AU TANDEM



DHT
de 8 à 12 tonnes

- convertisseur de couple
- embrayage hydraulique
- moteur de 74 Ch - SAE
- direction assistée
- double poste de conduite
- roue AV. et châssis de largeur égale

14 - c

ALBARET

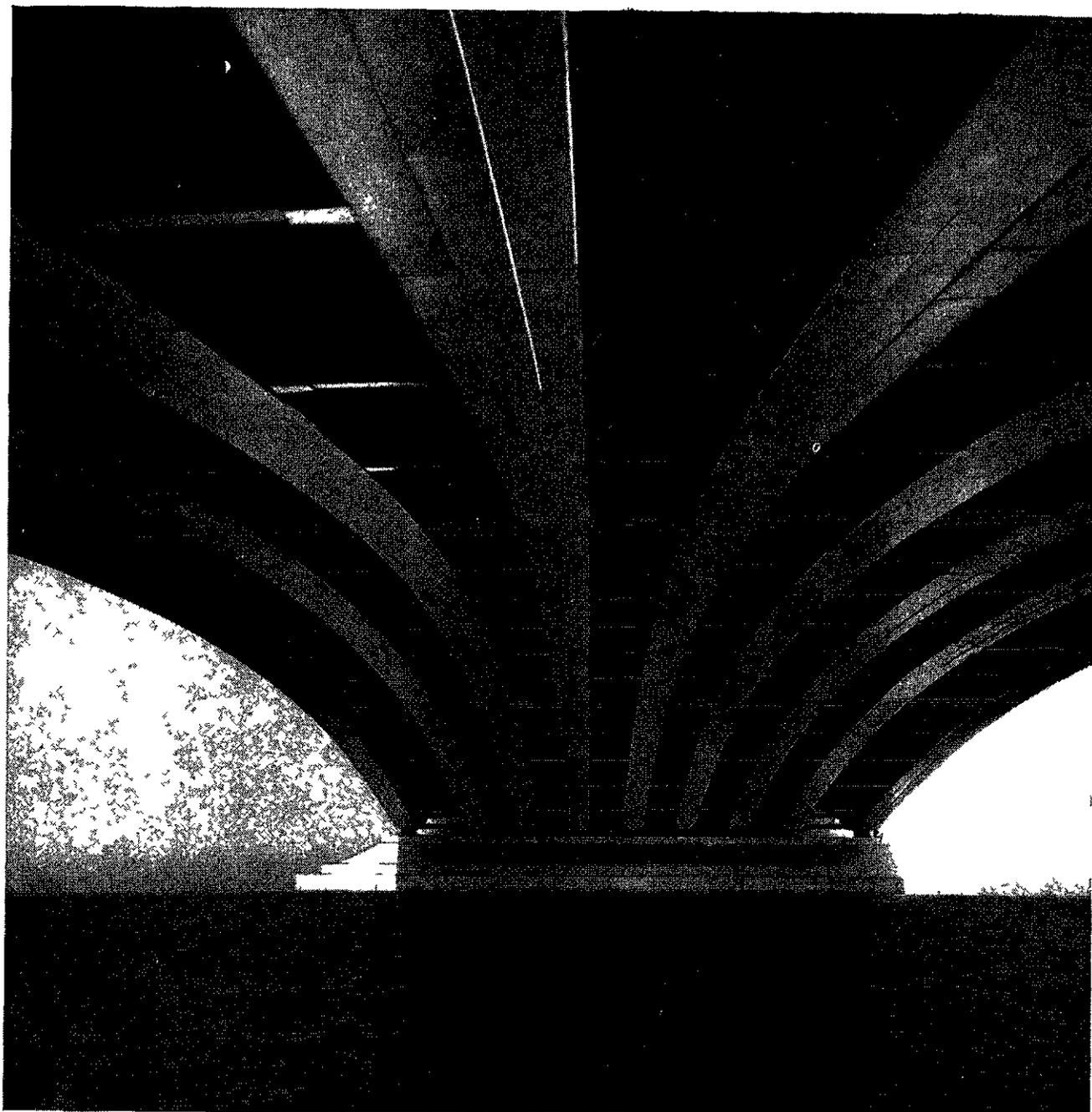
ALBARET S.p.A. - Via S. Felice, 1 - 20090 Sesto San Giovanni (MI) - ITALIA



*souple
et
silencieux*

LE BITUME

CHAMBRE SYNDICALE DE LA DISTRIBUTION DES BITUMES DE PETROLE - 16 AVENUE KLEBER, PARIS 16^e



usinor

Siège Social et Direction Générale - 14 rue d'Athènes - PARIS
Services Centraux et Direction Commerciale - VALENCIENNES

TÔLES FORTES

poutrelles à larges ailes

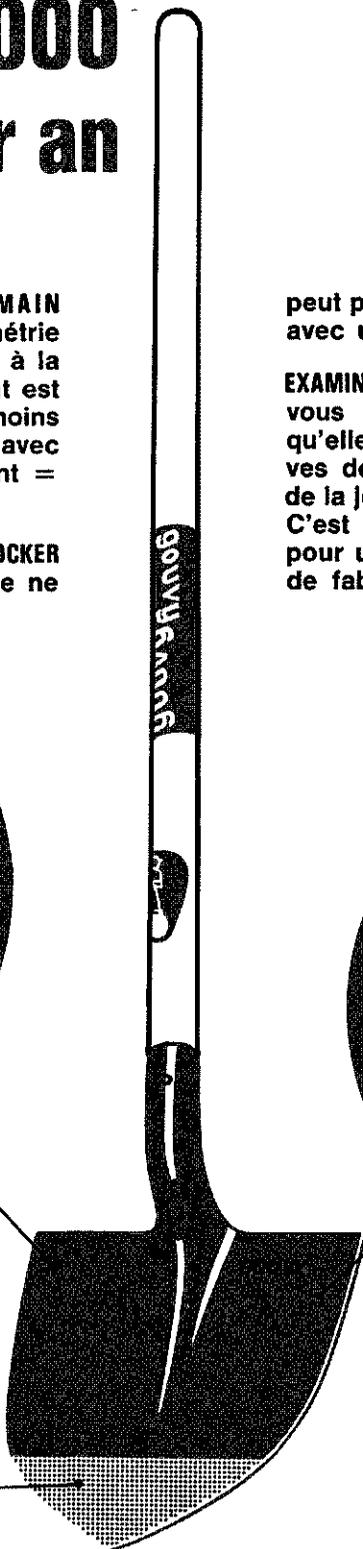
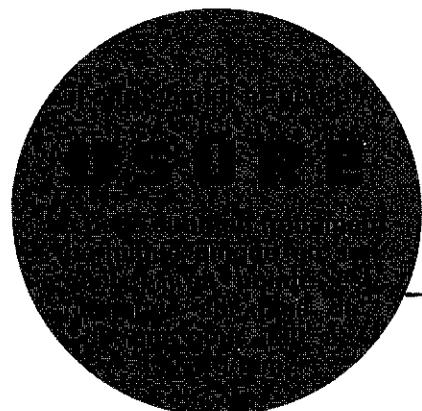
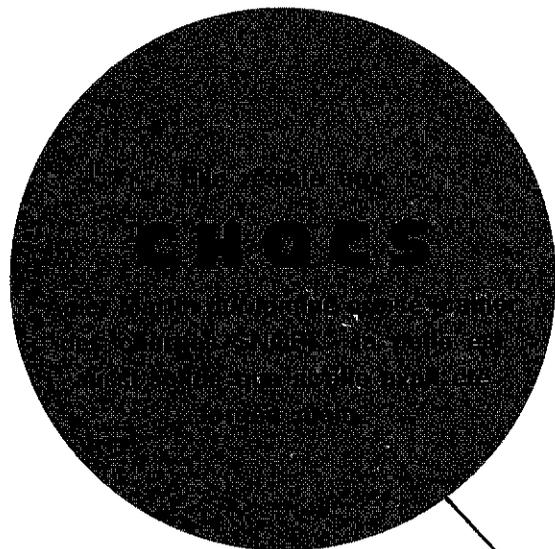
plus de 1.500.000 pelles gouvy par an

UNE PELLE QUE L'ON TIENT BIEN EN MAIN
parce que : Elle est équilibrée (symétrie
rigoureuse de la planche par rapport à la
douille et à la nervure). □ Son taillant est
biseauté (elle pénètre mieux = moins
d'effort). □ Son manche fait corps avec
la pelle (douille soudée électriquement =
aucune aspérité).

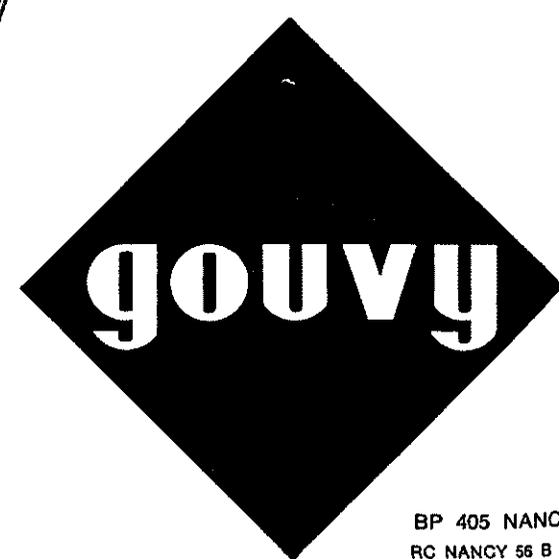
LA PELLE GOUVY, VOUS POUVEZ LA STOCKER
autant de temps que vous voulez, elle ne

peut pas rouiller : elle est vernie au trempé
avec un vernis tenace.

EXAMINEZ SOIGNEUSEMENT 10 PELLES GOUVY,
vous ne ferez pas la différence, parce
qu'elles subissent toutes les mêmes épreu-
ves de vérification : de la 1^{re} à la 5.000^e
de la journée... à la millionième de l'année !
C'est pourquoi ELLES SONT GARANTIES
pour une durée illimitée contre tous vices
de fabrication.



parce qu'elle possède
toutes ces caractéristiques
la pelle gouvy
vaut vraiment son prix





En 1966, sur les Autoroutes de France,
1.350.000 m² de béton sont exécutés avec
incorporation d'adjuvants SIKA:

PLASTOCRÈTE

LE PLASTIFIANT SPÉCIFIQUE DU BÉTON

- ▶ améliore la maniabilité du béton
- ▶ améliore l'aspect du parement
- ▶ régularise la prise
- ▶ augmente les résistances

FRO B entraîneur d'air



LA GRANDE MARQUE DE RENOMMÉE MONDIALE

164 rue du Faubourg St Honore Paris 8^e Tel (1) 359 42 15 +

ACIER TOR

PRODUIT PAR :

Forges et Aciéries de Voelklingen	Sté Métallurgique de Normandie
Usinor	Aciéries et Tréfileries de
Sidelor	Neuves-Maisons-Châtillon
Sté Mosellane de Sidérurgie	Acilor
Neunkircher Eisenwerk	Sté des Hauts Fourneaux
De Wendel et Cie	de la Chiers

DISTRIBUÉ PAR :

40 Spécialistes de la fabrication d'Armatures
300 Dépositaires

Publications techniques :

- Données techniques DT I/B à 12
- Technologie
- Soudage de l'Acier TOR
- Plancher-Dalle
- Panneaux TOR préfabriqués

Pour tous renseignements :

Sté ACIER TOR

4, rue de Ponthieu - Paris 8^e - BAL. 62-50

baraques métalliques démontables

brevetées S.G.D.G.



FAURE

Une conception commune à tous les modèles permet avec simplicité et sans spécialistes, en utilisant des panneaux réellement récupérables à cent pour cent, de construire l'abri répondant aux besoins du moment.

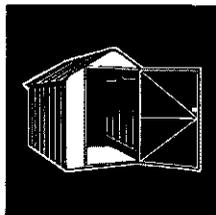
4 modèles standard. Longueur illimitée, largeur: 1,91 m 2,89 m 4,27 m 5,11 m

1 modèle à travées multiples, dimensions illimitées

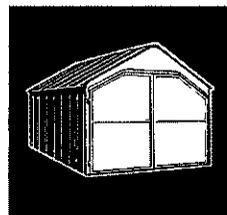
1 modèle remorquable 191 R

Possibilité d'aménagement intérieur et d'isolation.

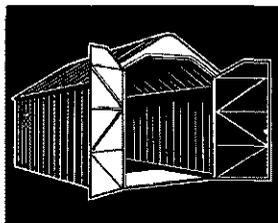
1.91



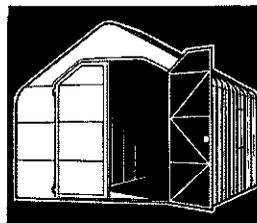
2.89



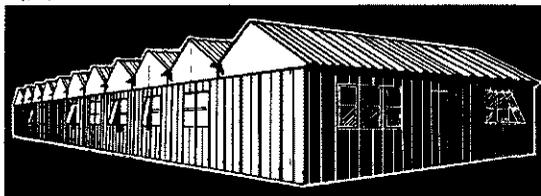
4.27



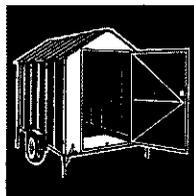
5.11



T.M.

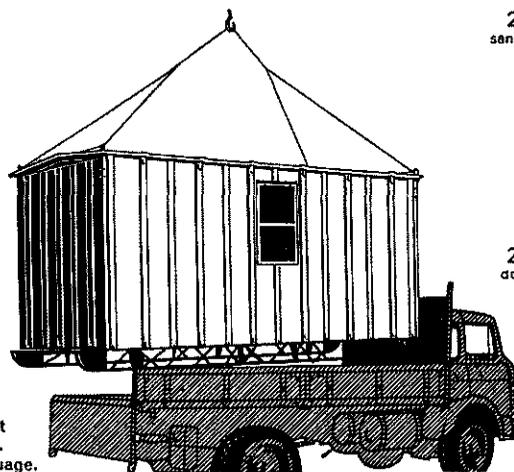


1.91 R

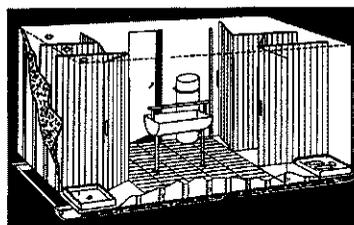


baraque de chantier sur skis

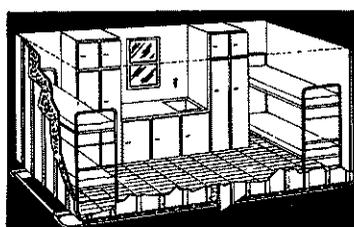
Conçue spécialement pour son utilisation immédiate sur les chantiers, en magasin, bureau, logement, sanitaire, etc... Construction en panneaux tôle emboutie interchangeable permettant de placer portes et fenêtres suivant besoins. Quatre anneaux de levage pour manutention à la grue sans palonnier spécial. Deux skis surélevés isolent le plancher du sol et rendent possible le déplacement sur le terrain. Sur demande, adaptation d'un essieu de remorquage.



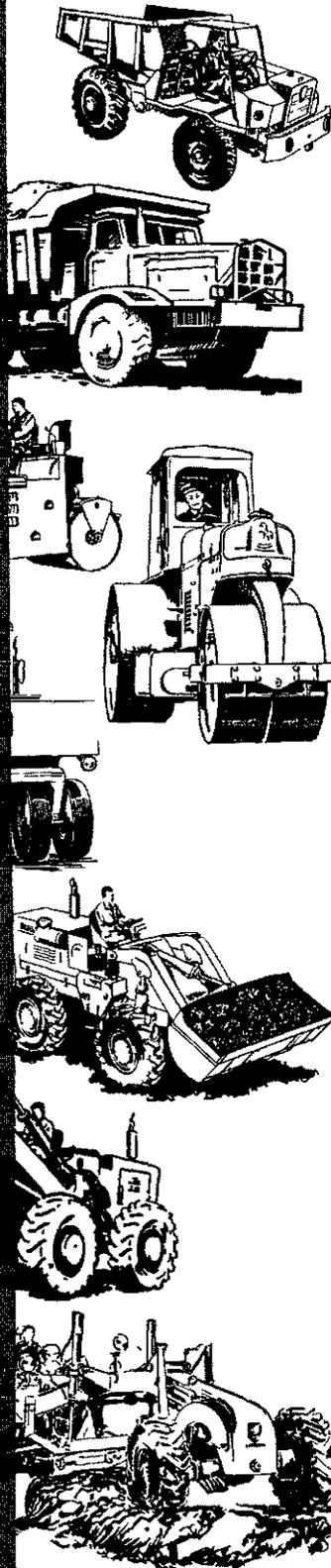
234
sanitaire



234
dortoir



DUMPERS - ROULEAUX - CHARGEUSES - NIVELEUSES



AVING-BARFORD S.A.

PARIS 9^e - 073-73-60

93 - LA COURNEUVE - Tel 352-07-52

● Pelles hydrauliques "HY-MAC"
 à vis "ROTAIR" et outillage

LES RUSSES VONT DANS LA LUNE

mais pour traiter leurs
ORDURES MÉNAGÈRES
 ils font appel à la

SOCIÉTÉ TRIGA

Spécialiste du compostage

Références :

PLAISIR	20 T/jour
DINARD	50 T/jour
VERSAILLES	160 T/jour
MOSCOU	600 T/jour



Usine
 de Dinard
 50 T/j

TRIGA : 89, Av. Victor-Hugo, PARIS 16^e - Tél. 704.96.32

**UNION COMMERCIALE
 DU PORPHYRE**

(LESSINES-QUENAST ET BIERGHES)

François Bernard

50, RUE NICOLAS LEBLANC - LILLE

Téléphone 54 66.37 - 38 et 39

✱

Tous matériaux de viabilité

**MACADAMS
 GRENAILLES
 SABLES, etc**

✱

*Livraisons rapides pour toutes quantités
 par Eau, Fer et Route*

traceurs de courbes et lecteurs automatiques de coordonnées

Traceur TCEN 5

Lectrice LCP 80

avec calculateur de changement
d'origine CC 08

Lecteur LCN 6



Vue d'ensemble d'une installation de report et de lecture automatique de coordonnées

**Entrée et sortie
numériques sur bande
ou cartes perforées
et bande magnétique**

**Traitement
des informations**

**Haute précision
de report et de lecture
automatiques**

Applications

Cartographie terrestre et celeste
Topographie-Photogrammetrie
Cadastré-Genie rural
Genie militaire - Genie atomique
Oceanographie - Hydrographie
Trajectoires
Navigation
Production industrielle
Statistiques

Têtes imprimantes

5 et 10 chiffres imprimés à côté du point
reporté à la cadence normale de pointage

Interpolation à programmes

1^{er} 2^{ème} et 3^{ème} degré
(Système CONTRAVES)
Précision du report numérique conservée
Trace continu par système rapidographe

Changement d'origine automatique

Utilisation directe des coordonnées réelles

**LABINAL
ELECTRONIQUE**

DIVISION DE PRECISION MECANIQUE LABINAL

S A CAPITAL 28 299 900 F

126, Boulevard Victor-Hugo, SAINT-OUEN (Seine) ORN. 09-04

ENTREPRISES ALBERT COCHERY

Société Anonyme au Capital de 17 500 000 F.

SIÈGE SOCIAL

6, rue de Rome - PARIS (8^e)

Téléphone 387-31.87

Télégr. Superacco Paris 118

(10 lignes groupées)



TRAVAUX ROUTIERS, PUBLICS ET PRIVÉS
AÉRODROMES - TRAVAUX HYDRAULIQUES
GOUDRONS, BITUMES ET LIANTS COMPOSÉS
POUR ROUTES

PRODUITS CHIMIQUES DÉRIVÉS DU GOUDRON
LAITIERS DE HAUTS FOURNEAUX,
CONCASSÉS, GRANULÉS BRUTS ET
PRÉBROYÉS

TARMACADAM DE LAITIER — MATÉRIAUX
ENROBÉS — BÉTONS HYDROCARBONÉS

CIMENTS DE LAITIER — LIANTS
HYDRAULIQUES POUR ROUTES

CHAPES - MATÉRIAUX ET LIANTS SPÉCIAUX
POUR ÉTANCHÉITÉ

JOINTS ET REVÊTEMENTS DE SOLS

Les Entreprises de Travaux Publics André BORIE

Société Anonyme au Capital de 10 000.000 Frs

Siège Social à **PARIS (17^e) 92, Avenue de Wagram** - Tél. WAGram 85 61

BUREAUX

NICE	42, Rue de Châteauneuf	Tél. : 88-21-12
MARSEILLE	40, Boulevard Longchamp	« 62-25-41
LYON	3, 4 et 5, Pl. Antonin-Perrin	« 72-65-97
LA BATHIE	(Savoie)	« 17 et 18 à Tours
CHAMONIX MONT-BLANC	B.P. 28 (Hte-Savoie)	« 551
MERS-EL-KEBIR	Le Cap Gros - Algérie	« 27
ABIDJAN	B. P. N° 1 (Côte-d'Ivoire)	« 567-65 ou 568-65

Terrassements - Maçonnerie - Béton armé
Tunnels - Ponts - Viaducs - Barrages - Adduction
d'eau - Bâtiments industriels - Cités ouvrières

LE CONTROLE TECHNIQUE

27, Rue de Marnes

92 - **VILLE-d'AVRAY**

Essais et réception de matériaux et de matériels

Surveillance de fabrication



ENTREPOSE

75, rue de Tocqueville, Paris 17^e - 924-66-71

échafaudages

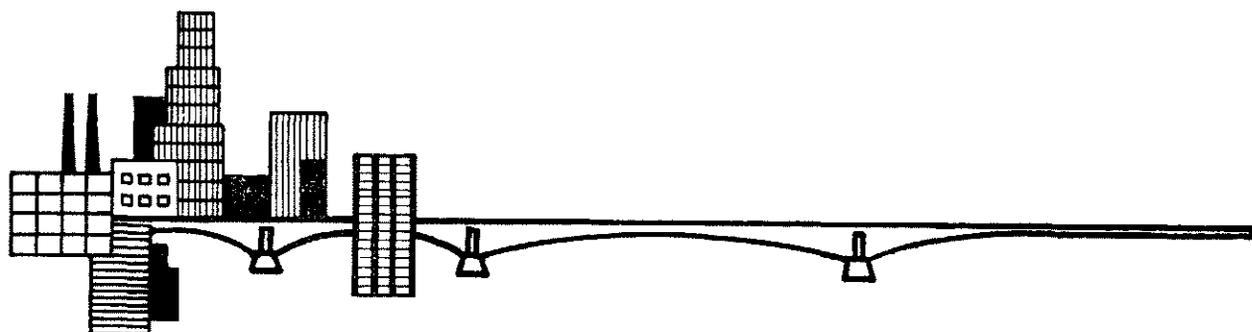
VENTE - LOCATION
MISE EN ŒUVRE

Boulevard périphérique porte de la Chapelle. Étaieiment roulant de l'un des ponts de l'échangeur.

ENTREPRISES
QUILLERY - SAINT - MAUR

Societe Anonyme au Capital de 2 500 000 F

GÉNIE CIVIL - BÉTON ARMÉ - BATIMENT



8 à 12, Av. du 4 Septembre **SAINT-MAUR** (Seine) TÉL. 472-49-49 (8 lignes groupées)

AGENCES LE HAVRE - BORDEAUX - THIONVILLE
GUADELOUPE - MARTINIQUE - GUYANE

RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (Val-d'Oise) Tél. 964.0421

TOUS MATÉRIELS DE **STOCKAGE, CHAUFFAGE ET ÉPANDAGE**
DE **LIANTS HYDROCARBONES**

ÉPANDEUSES

avec rampe

- Eure et Loir
- Jets multiples à commande pneumatique

POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



Point à temps automobile 2.000 l.

STOCKAGE et RÉCHAUFFAGE

de liants :

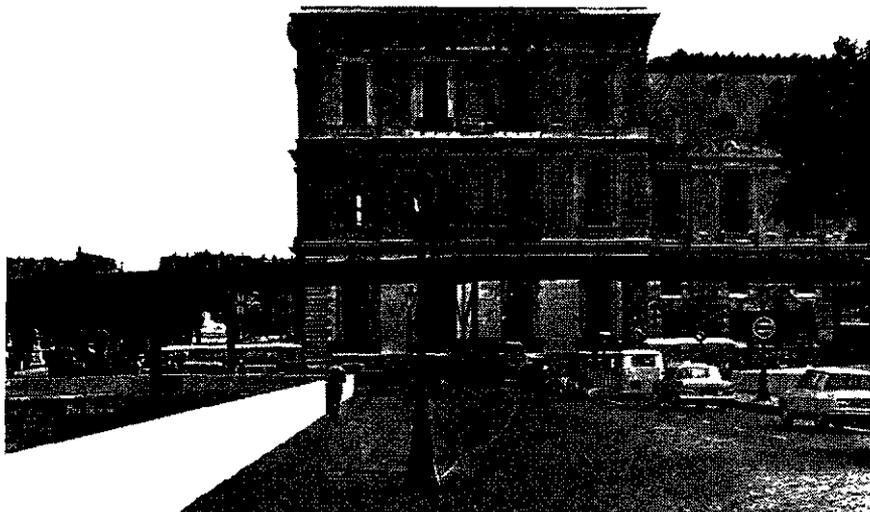
- Citernes mobiles
- Spécialistes de l'équipement des installations fixes

(200 Réalisations)

DEPUIS 1911, LES ETABLISSEMENTS RINCHEVAL: CONSTRUISENT DES MATÉRIELS D'ÉPANDAGE

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'INDUSTRIES CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES S. ESTIOT

73, Rue du Transvaal — 21-DIJON — Tél. (80) 30.25.00

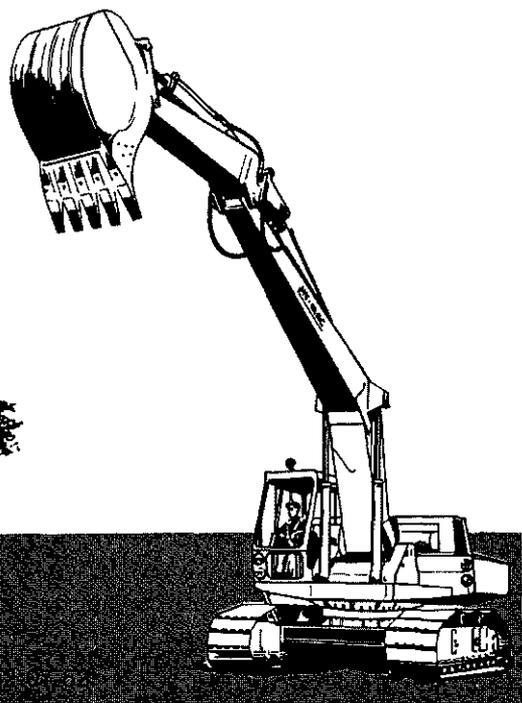
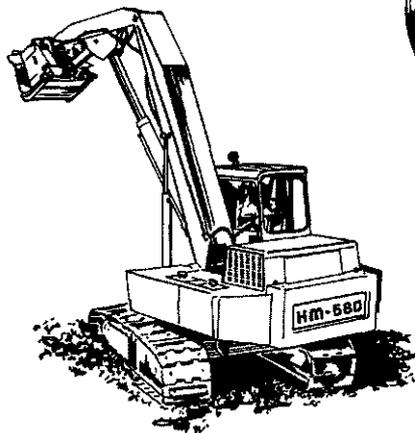
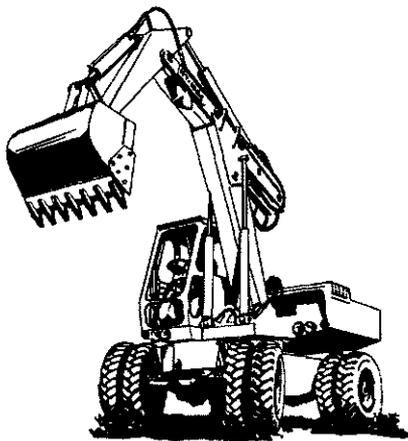


Passerelle provisoire du Louvre à PARIS

Étude, exécution
du tablier métallique
et du platelage en
béton préfabriqué
pour passages
supérieurs démontables

PELLES HYDRAULIQUES SUR CHENILLES ET SUR PNEUS de 500 à 1000 l. - BUTTE ET RETRO

HY-MAC



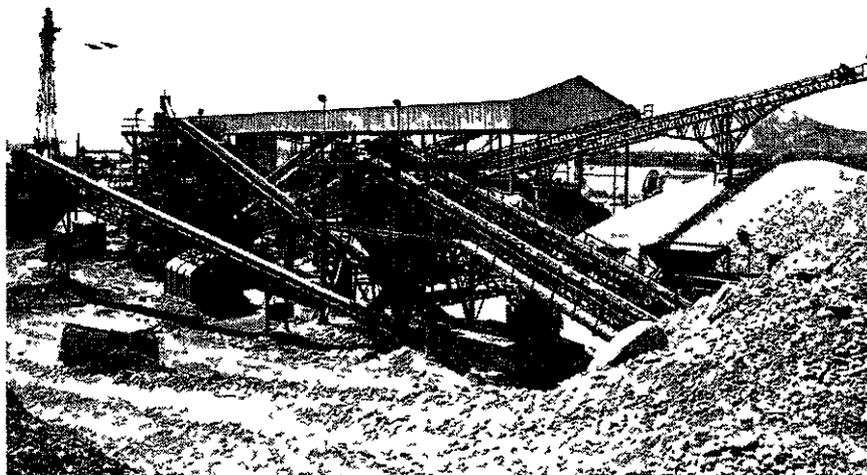
AVELING-BARFORD'S A

Autres matériels : Dumpers - Chargeuses - Niveleuses - Rouleaux-
Compresseurs rotatifs à vis "ROTAIR" et outillage pneumatique "HOLMAN".

Entreprise P. BEDEL et C^{ie}

S.A. au Capital de 1.221.000 F.

25, Avenue Gambetta, VALENCE - (Drôme) - Tél. 43.64.45 et 46



Installations de criblage de BOURG-LES-VALENCE

DEROCHEMENTS
R O U T E S
TERRASSEMENTS
CARRIERES
BALLASTIERES
AGREGATS
ROUTIERS ET
A BETON

Société CARRIERES & TRAVAUX

RUE DE L'ALLEMAGNE FÉDÉRALE

NANTES

B.P. 932 — NANTES-BATIGNOLLES

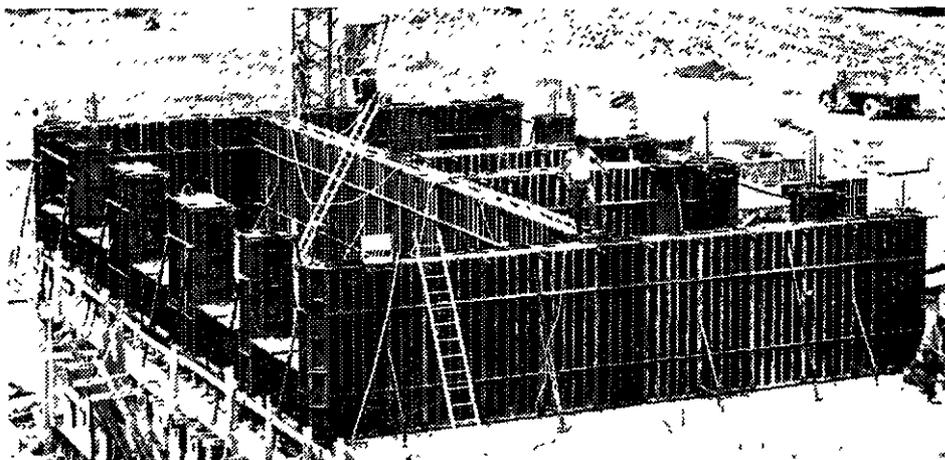
Tél. 74-07-56 — 74-07-57

BATIMENTS - TRAVAUX PUBLICS
GÉNIE CIVIL

spécialiste
du coffrage
en tous genres

SATECO

**ÉTUDIE
ET
RÉALISE
des tables
et moules
pour usines
de
préfabrication**



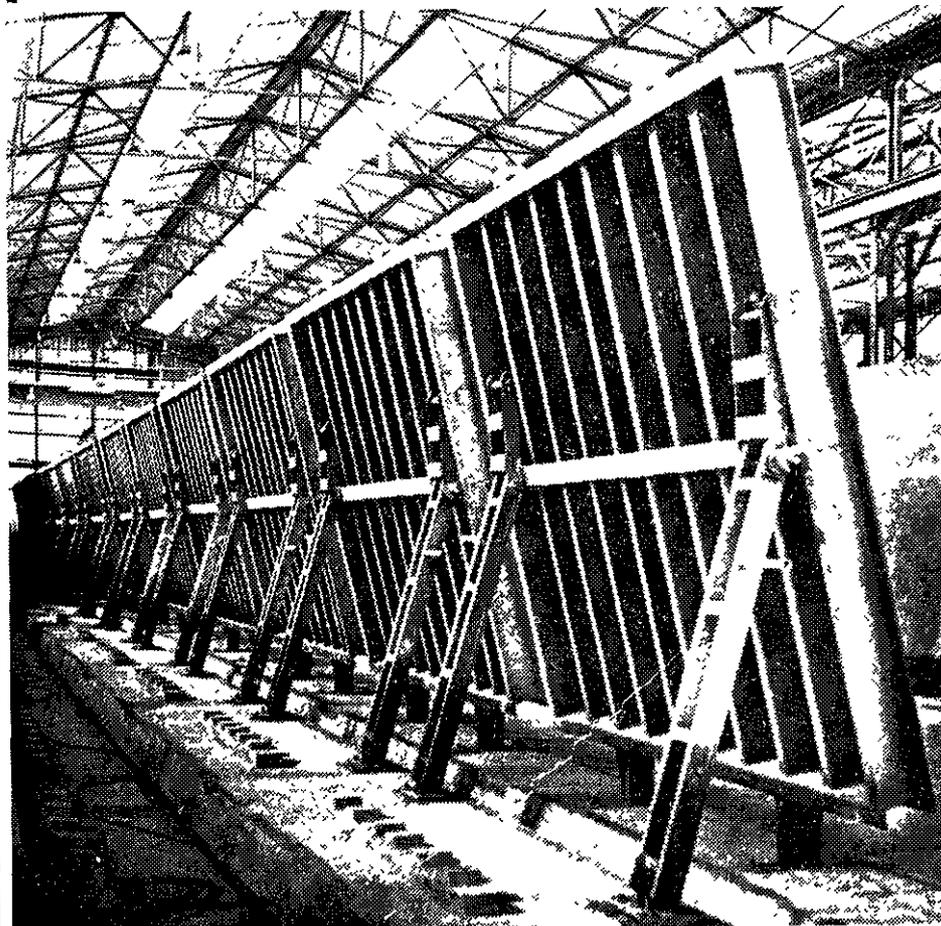
BANCHES B 2 "brut de décoffrage"
réversibles.

PANNEAUX VS pour poteaux et murs.

COFFRAGES SPECIAUX de tous types

MOULES pour la préfabrication.

TABLES fixes ou articulées avec béquilles
ou relevage par vérin hydraulique.



- 1 - Cellule complète en B2 avec allèges et retombées de poutre
2 - Coffrage de poteau en panneaux VS.
3 - Tables articulées avec béquilles pour usine de préfabrication

ÉTUDE, DEVIS ET DOCUMENTATION
SANS ENGAGEMENT

SATECO

50, rue de Paradis
Paris 10^e - Tél. 770 71-63

Compagnie des Eaux et de l'Ozone

PROCÉDÉS M. P. OTTO

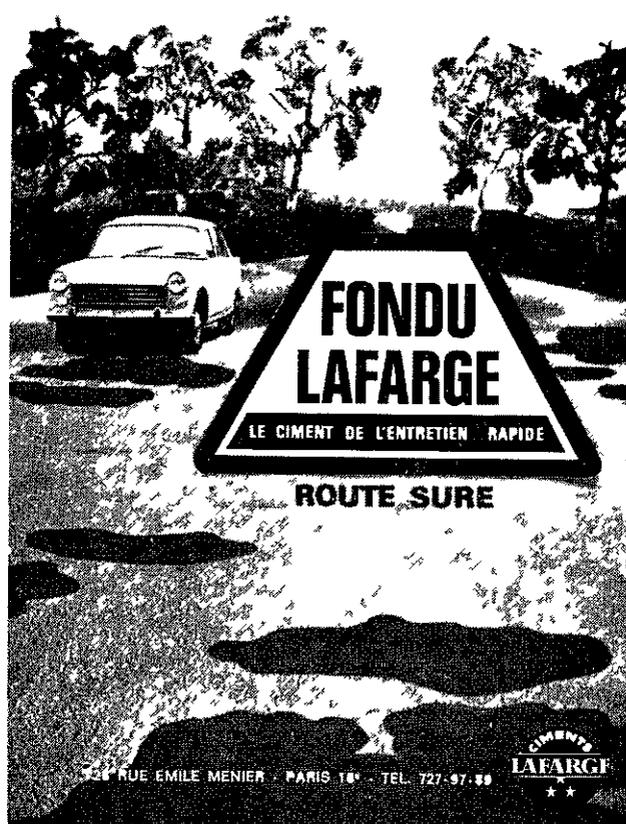
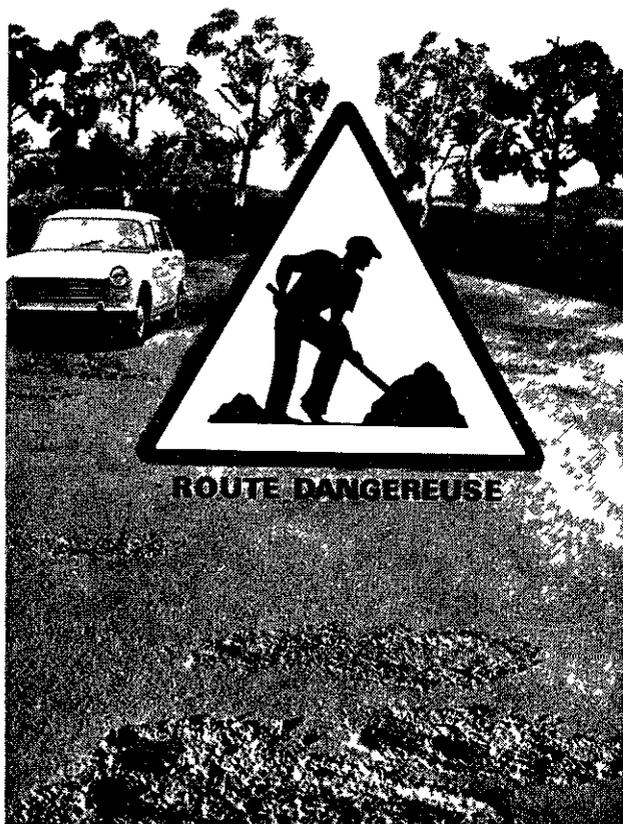
Gestion
de Services
municipaux

Traitement
des eaux potables
et industrielles

Utilisations
industrielles
de l'ozone

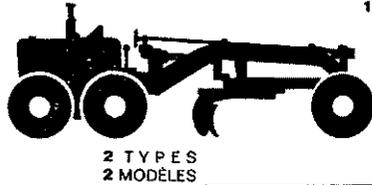
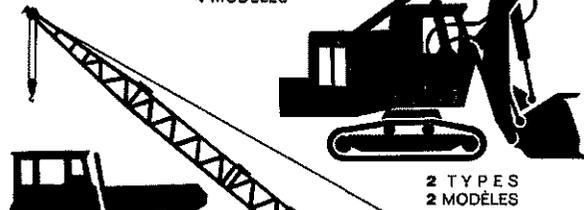
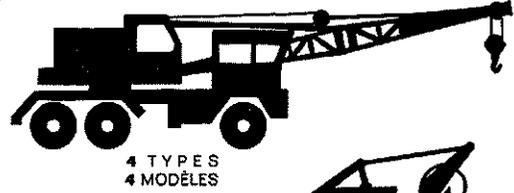
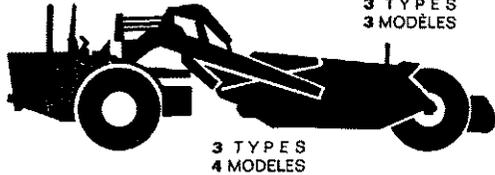
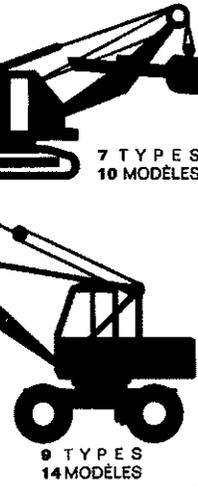
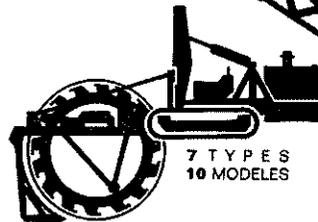
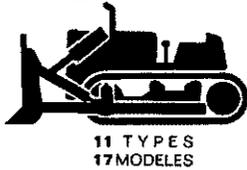
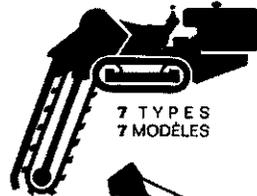
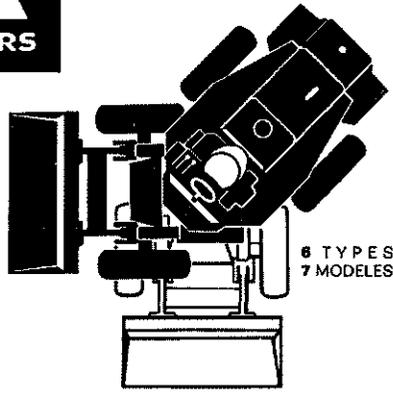
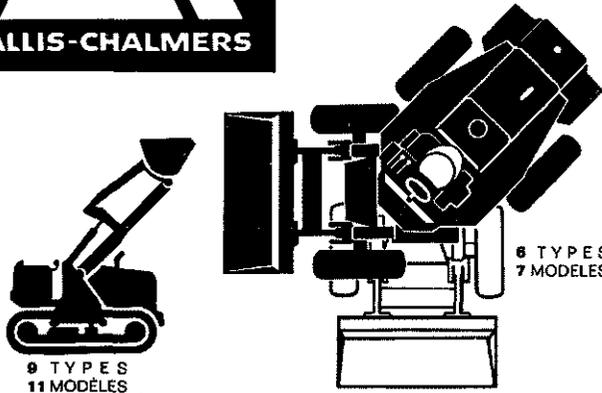
4 rue du Général Foy Paris 8

Telephone 522 78 90





**POUR VOS CHANTIERS...
UNE GAMME
PRESTIGIEUSE
DE MATÉRIELS
DE TRAVAUX-PUBLICS**



AGENT EXCLUSIF POUR LA FRANCE

STOKVIS
BRANCHE TRAVAUX PUBLICS

**10 TYPES
13 MODÈLES**

SERVICES COMMERCIAUX : 27, RUE LENINE - 94 - IVRY-sur-SEINE - B.P. 107 - TEL. : 482.43.09 + - TELEX : 25.864 STOKPAR IVRY

AGENCES
PARISIENNE : 19, Rue Lénine - 94 - Ivry-sur-Seine - Tél. : 482.51.39 - Télex : 25.864 STOKPAR IVRY • **LYONNAISE : Rue de Provence 38 - Saint-Priest - Tél. : 49.92.13 - Télex : 33.067 STOKPRI** • **MARSEILLAISE : 1ère Avenue - N° 11 - 13 - Vitrolles - Tél. : 09.98.56**
Télex : 42.124 VITRL • **RENNAISE : Route de Paris - 35 - Cesson-Sévigné - Tél. : 40.91.27 - Télex : 73.820 STOKVIS CESNS**
• BORDELAISE : 27, Rue Rouillet - 33 - Bordeaux - Tél. : 91.17.21 - Télex : 56.887 STOKVIS BORDEAUX • **ALSACE-LORRAINE : 363, Route de Bâle - 68 - Mulhouse-Riedisheim - Tél. : 45.88.76** • **DU CENTRE : Route de Sancains - 18 - La Guerche-sur-l'Aubois - Tél. : 168-169-170**

ACIERS

fins et spéciaux

CREUSOT

CREUSOMETAL

résout tous les problèmes
dont la solution est l'acier

ACIERS FINS

DISPONIBLES EN MAGASIN

Aciers de marque :

- Creusabro** = abrasion
- Creuselso** = soudable à hautes températures
- Superelso** = soudable à très hautes températures
- Virgo** = inoxydable

Aciers fins de construction, au carbone et alliés

Aciers spéciaux pour emplois particuliers :
basses et très basses températures
tribus
oxydants
nécessaire, etc.

Aciers d'outilage, d'estampage, rapides, barreaux traités.



Notice technique
sur simple demande
SOCIÉTÉ DES FORGES
ET ATELIERS DU CREUSOT
(USINES SCHNEIDER)

CREUSOMETAL

Entreprise CAPRARO & C^{ie}

Société Anonyme au Capital de 1.500.000 F

Siège Social, Rue J.-Jaurès - CAPDENAC
(Aveyron)

CANALISATIONS - GÉNIE CIVIL

Tél. 90 et 200

ENTREPRISE FOUGEROLLE

2, rue Paul-Cézanne - PARIS (VIII^e)

Tél. 225-34-43 — Télégrammes : PONTUNEL

PORTS - SOUTERRAINS BARRAGES - PONTS - CANAUX

AÉRODROMES

TOUS TRAVAUX PUBLICS et BATIMENTS

Entreprises H. COURBOT

Société anonyme : 4.500.000 NF

PIEUX - PALPLANCHES SCAPHANDRES

19, Avenue Gambetta - MONTROUGE (Seine)
Alésia - 03-81

NIVELEUSE
RICHIER
N 520 A
56 ch



La niveleuse des chantiers moyens ou exigus, particulièrement utilisée en répannage et pour tous les travaux légers de terrassement.

GROUPE RICHIER 7 Av Ingres 75 PARIS (16^e)
Tel 288 99 30

ENTREPRISE

BOURDIN & CHAUSSE

S. A. au Capital de 6 000.000 F

 **NANTES**, Rue de l'Ouche-Buron
Téléph. 74-59-70

PARIS, 105, Rue Lafayette
Tél. 878.93.57

TERRASSEMENTS
ROUTES
ASSAINISSEMENT
RÉSEAUX EAU & GAZ
GÉNIE CIVIL

les
entreprises
LECAT

Societe Anonyme au capital de 5.500 000 F.

SIÈGE SOCIAL :

61, Rue Saint-Fursy — 80-PÉRONNE

BOITE POSTALE 21

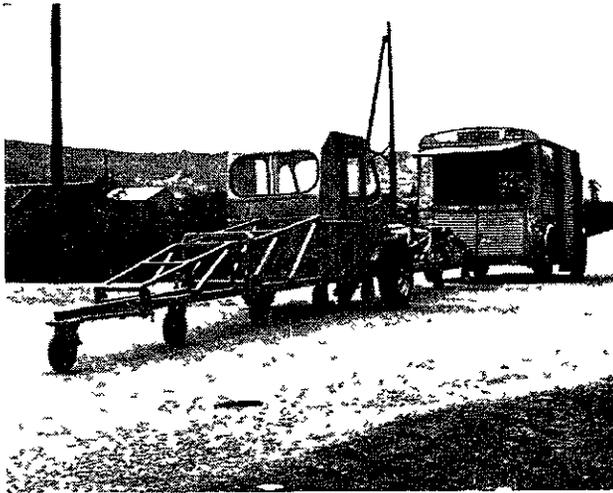
TÉLÉPHONE 546 +

R.C Peronne 66 B 1

I.N.S.E.E. N° 340 80.620.1.009

Société du VIAGRAPHÉ

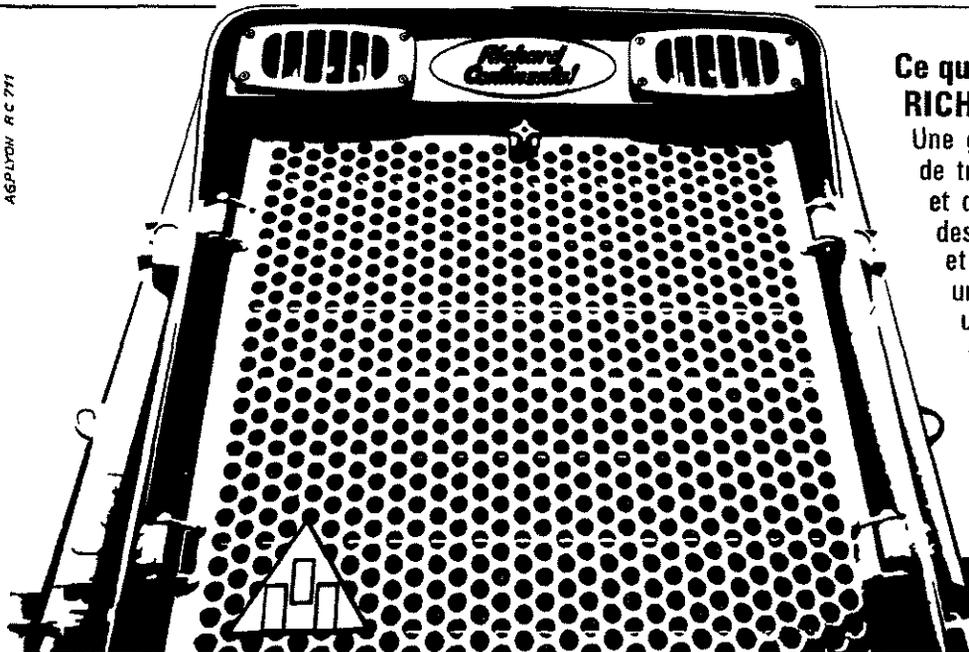
94, rue Saint-Lazare — PARIS-9^e — Tél. 874-89-14



Appareil VIAGRAPHÉ servant au contrôle
du profil des chaussées

CONTROLE des PROFILS au VIAGRAPHÉ — DEFLACHAGE — BOUCHARDAGE
RABOTAGES - STRIAGES DE RUGOSITÉ

AS-PLYON RC-771



Ce que vous offre RICHARD-CONTINENTAL

Une gamme prestigieuse
de tracteurs à chenilles
et d'équipements,
des usines modernes
et bien équipées,
un rendement toujours meilleur,
un service
de tous les instants,
une puissance accrue
par l'intégration



— GROUPE TRAVAUX PUBLICS —

RICHARD-CONTINENTAL

1^{er} CONSTRUCTEUR EUROPÉEN DE TRACTEURS A CHENILLES

69 VILLEURBANNE TEL (78) 84 25 01

CIMENTS DE MARSEILLE

Faible fissurabilité

Bonne résistance au gel

Faible chaleur d'hydratation

Admis aux Travaux à la Mer

Résistant aux milieux agressifs naturels

Admis par la Ville de Paris (V. P.)

Admis par les Administrations (P. et C., S.N.C.F., etc...)

" Sursilicé 55 "

225 / 350

PARIS 707.37.69

MARSEILLE 60.98.73

ENTREPRISES

CAMPENON BERNARD

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 30.399.900 F

Siège social : 42 avenue Friedland - PARIS (8^e) Tél. : 227 10-10 et 924 65-53

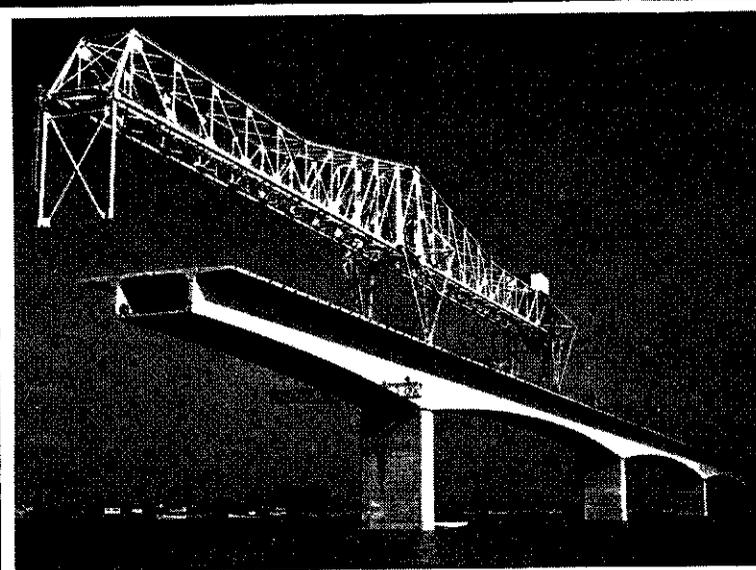
Construction du Viaduc de 3062 m en reliant l'île d'Oléron au continent

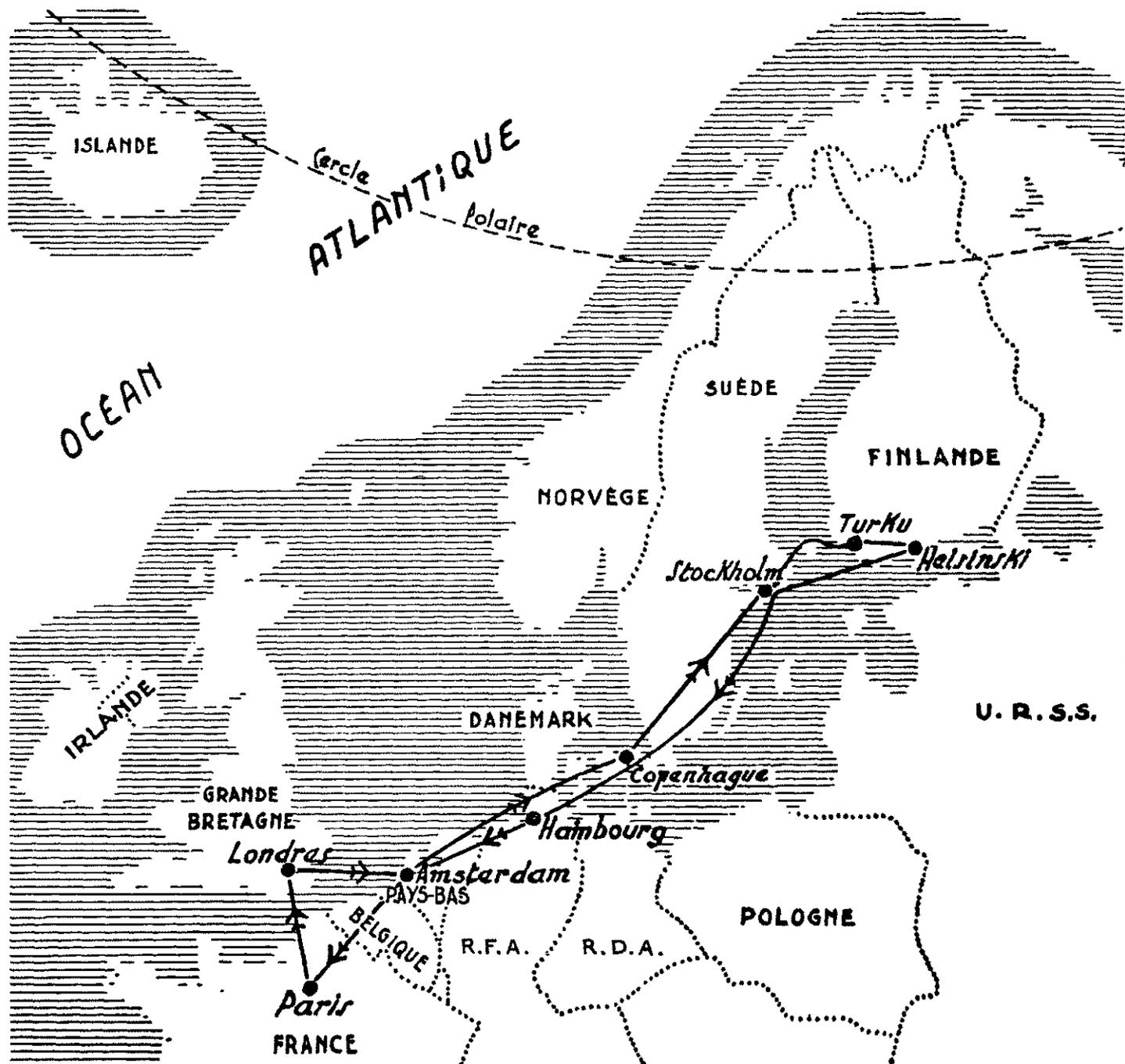
Aménagements Hydro-Electriques
Barrages - Usines
Centrales Thermiques et Nucléaires - Travaux
Maritimes et Fluviaux - Travaux Souterrains
Fondations Spéciales - Grands Terrassements
Assainissements - Voies Navigables et
Canaux d'Irrigation
Routes - Autoroutes - Chemins de Fer
Aérodromes - Revêtement en Béton
de Ciment et Hydrocarbures
Ponts - Réservoirs - Silos - Ouvrages d'Art
Aménagements et Bâtiments Industriels
Ensembles Immobiliers, Privés et Administratifs
Toutes Constructions et Ouvrages
Spéciaux en Béton Précontraint
(Procédés Freyssinet)

*

**BUREAU D'ETUDES-ENGINEERING
G.E.C.T.I.**

Société d'Etudes de Génie Civil et de Techniques Industrielles
59 bis, avenue Hoche - PARIS (8^e) Tél. : 227.10.15

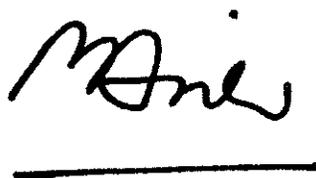




La Page du Président

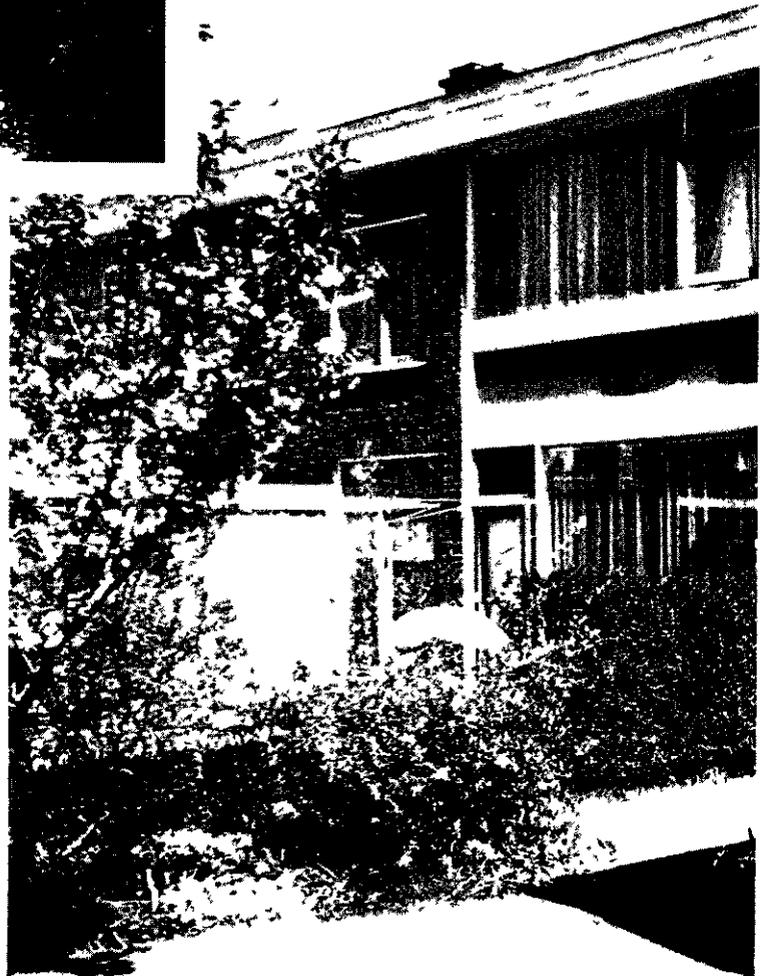
La création du Ministère de l'Équipement marque pour notre Pays la prise de conscience et la volonté décisive d'organiser au mieux la croissance de nos villes. La réussite d'un tel projet suppose la coopération de tous les responsables — dans et hors de l'Administration — et du public. C'est dans cet esprit que le P.C.M. a invité des architectes et des administrateurs à participer à un voyage de deux semaines à travers l'Angleterre, la Hollande, la Suède et la Finlande. Qu'il soit permis au Président du P.C.M. de les remercier ici de la part qu'ils ont prise au succès de ce voyage.

Plus encore que le grand intérêt des réalisations et des méthodes présentées, et que le chaleureux accueil de nos hôtes, c'est le développement de contacts nouveaux entre membres de diverses disciplines qui a constitué la qualité première de cette mission. Il en est de même de ce rapport qui n'est pas destiné aux spécialistes mais à tous ceux qui n'ont pu nous accompagner et qui savent comme nous, par leur expérience quotidienne, que notre Pays doit franchir aujourd'hui une étape essentielle. Rédigées à partir des travaux de plusieurs équipes, tant parisiennes que provinciales, ces pages s'efforcent de présenter un large tour d'horizon et de faire prendre conscience de la difficulté de ce qui apparaît aujourd'hui comme l'une des principales tâches nationales : l'aménagement de nos espaces d'activité.



P. BOILOT,
Président du P.C.M.

La Hollande traditionnelle (Hammersfort)



*et la Hollande nouvelle
(quartier Nord d'Amsterdam)*

Après une visite-éclair dans quatre pays d'Europe du Nord, il serait fort imprudent de prétendre conclure sur chacune des expériences observées et a fortiori d'en tirer les éléments d'une doctrine universelle en matière d'urbanisme. Ces pages — comme le Président du P.C.M. l'a souligné — sont le fruit d'une réflexion commune entre architectes, administrateurs et ingénieurs qui ont eu ainsi l'occasion de prolonger les contacts noués au cours de cette mission. Leur propos est, non pas d'ajouter un rapport technique qui ne saurait satisfaire les spécialistes, mais de faire partager aux divers responsables et au public la profonde inquiétude qu'ils ont ressentie tout au cours de ce voyage : le retard de notre pays dans l'évolution, la prise de conscience et la maîtrise du développement urbain.

Mais une comparaison est-elle possible ? Si la tendance vers l'urbanisation apparaît inéluctable, son rythme de réalisation, à niveau de vie égal, présente de fortes variations d'un pays à l'autre. Le nôtre en particulier qui a conservé à l'agriculture une place importante dans son économie, n'a pas connu jusqu'à ces dernières années le fort exode rural qui a déjà conduit plusieurs de ses voisins à un nouvel état d'équilibre.

D'autres particularités tiennent aux traditions tant institutionnelles et politiques que sociologiques et esthétiques. La part d'initiative laissée aux collectivités locales, la plus ou moins grande priorité donnée aux équipements collectifs, le degré d'information et de participation des citoyens, la préférence pour un cadre de vie plus ou moins proche de la nature, plus ou moins individuel, tels sont les facteurs nationaux qui influent sur la solution adoptée.

Ce qui est vrai des objectifs l'est aussi des moyens. Les peuples d'Europe du Nord, qui ont par ailleurs choisi des types très variés d'organisation socio-économique, ont dans l'ensemble accordé les plus grands moyens à la puissance publique — le plus souvent décentralisée — en matière d'urbanisme. L'attachement au droit de propriété — à la différence des pays latins — ne paraît pas y constituer un souci primordial. Au contraire, les Etats-Unis, objet d'une précédente mission P.C.M., offrent l'exemple de solutions plus conformes aux règles de l'économie de marché.

L'essentiel est la volonté — nécessairement politique — de définir, faire accepter et réaliser des objectifs. Comment se manifeste cette volonté dans les quatre pays visités ? C'est à cette description que sont consacrées les pages suivantes, qui comportent une présentation générale des données et des annexes plus spécialisées.

Croissance et tradition

Avant d'aborder l'étude détaillée des moyens utilisés pour maîtriser le phénomène urbain, il importe de bien distinguer ce qui est nécessaire et inéluctable de ce qui est contingent. Si en effet la croissance urbaine est un phénomène général bien que d'ampleur variable et perçu à des moments différents selon les pays visités, les solutions adoptées, tout en présentant de nombreux caractères communs, se situent dans la ligne des traditions propres à chaque pays.

Une évolution inéluctable

Tous les pays visités sont marqués par la croissance démographique, l'accroissement de l'urbanisation, la hausse des niveaux de vie et la généralisation de l'automobile. Aussi les besoins d'espace et d'équipements publics sont-ils partout très considérables car ils augmentent plus vite que la population et son revenu. Cette expansion urbaine est une donnée de fait qui s'impose à l'homme et ne lui laisse qu'une marge réduite de liberté, cadre dans lequel jouent les particularismes nationaux.

Cette croissance urbaine prend toutefois une importance relative différente suivant son ancienneté et son ampleur. De plus, chaque pays a pris conscience du phénomène à une date plus ou moins tardive. Ceci rend difficilement comparables les expériences observées et les moyens adoptés.

Les stades d'urbanisation ne sont pas les mêmes bien que l'augmentation de la population soit générale : la Grande-Bretagne était déjà fortement urbanisée avant la deuxième guerre mondiale alors que l'exode rural n'a commencé que récemment en Finlande.

L'ampleur de l'explosion urbaine est différente suivant la population des villes : un parallèle entre Londres, Amsterdam et Helsinki n'a pas grand sens. De même le nombre et la nature des équipements collectifs, le niveau de vie et le degré d'utilisation de l'automobile influent grandement sur les besoins d'espace par habitant. Le cas de la Suède est à cet égard frappant. Bien que ce pays vienne immédiatement après les Etats-Unis pour le nombre de véhicules par habitant (une voiture particulière pour quatre habitants), le développement spatial de Stockholm reste comparable à celui de villes européennes de même population.

Enfin la prise de conscience du phénomène urbain a été plus ou moins récente. En Hollande et en Suède, l'organisation de l'espace a précédé l'explosion urbaine : dès le XVII^e siècle, Amsterdam et Stockholm possédaient un plan d'urbanisme. En Finlande cette prise de conscience a coïncidé avec le changement de rythme de la croissance urbaine. En Grande-Bretagne elle ne date que de la première guerre alors que la révolution urbaine avait déjà largement débuté.

Les données objectives de l'urbanisme : ancienneté, ampleur et rapidité de la croissance urbaine, phénomène commun à tous les pays sont donc largement fonction des situations particulières. Mais les traditions nationales tempèrent et modifient encore plus largement les solutions adoptées par chacun d'eux.

Des traditions vivantes

Le respect de la tradition se révèle partout sous-jacent tant au niveau de la puissance publique que du citoyen et s'appuie sur un accord général qui existe dans chacun des pays sur un type de civilisation.



Une banlieue traditionnelle en Angleterre

Il existe effectivement une « tradition du pouvoir » en matière d'urbanisme. L'expérience des villes nouvelles britanniques trouve sa source dans les cités-jardins d'Ebenezer Howard du début du siècle. En Suède le premier plan d'urbanisme date de 1640. Bons ou moins bons, plus ou moins amodés, les plans d'urbanisme font l'objet d'une réalisation respectueuse de ce qui a été décidé : Amsterdam respecte un plan établi en 1935.

L'influence de la tradition est ainsi visible dans l'élaboration et la mise en œuvre des décisions. L'organisation décentralisée, la place des collectivités locales, leur puissance n'ont jamais été menacées par l'Etat quels qu'aient été ses moyens d'action. La prise de conscience des problèmes que pose le développement de la cité est d'ailleurs en général ancienne et constante. Elle explique l'importance et la permanence des moyens mis en œuvre par les municipalités ou, dans les villes nouvelles anglaises, par les « Development Corporations ».

Enfin il y a une tradition d'information de l'opinion publique seule habilitée à sanctionner l'urbanisme : à Coventry, un kiosque d'information résume les pro-

grammes que le Conseil municipal se propose de faire aboutir ainsi que les mesures d'application qu'il va prendre. A Amsterdam une ancienne église est consacrée à une exposition permanente d'urbanisme.

Il existe de même une tradition de participation du citoyen à la vie publique. Le développement de l'éducation civique et peut-être aussi la nature de tempéraments plus soucieux des obligations de la vie sociale expliquent également une discipline librement consentie par chacun et qui se manifeste par exemple dans sa participation à l'entretien et à l'amélioration des parties communes de la ville et de l'environnement.



Le goût de la nature en Finlande

Ce respect du site est omniprésent. Encore prend-il des formes différentes du fait des contraintes géographiques propres à chaque ville mais, partout, il se traduit par l'importance accordée aux choix de l'environnement et par les soins dont bénéficie celui-ci. L'arbre pénètre littéralement la maison à Tapiola et ceci symbolise le désir de conserver intact les rapports avec le milieu naturel.

Ce goût de la nature n'est d'ailleurs qu'un des aspects de la permanence du cadre de vie propice au maintien des genres de vie traditionnels : la ville nouvelle anglaise façonne le paysage de « cottage » et suscite une vie de voisinage de caractère britannique ; même dans les immeubles collectifs, le Hollandais retrouve sa maison de verre, le Suédois son foyer clos et le Finlandais la nature à sa porte. Les modes de vie nationaux ont en effet profondément pesé sur les solutions urbanistiques et il n'y a jamais eu de volonté délibérée de bouleversement.

La tradition de la puissance publique et celle du citoyen inséparables l'une de l'autre ont conduit chaque pays à adopter une politique propre pour orienter au mieux la croissance urbaine dont les données objectives sont elles-mêmes fortement dépendantes des particularismes nationaux.

Les moyens

Identité des buts, quasi-identité des moyens mis en œuvre dans les différents pays visités. C'est là le fait le plus frappant : quel que soit le point de départ — administration plus ou moins centralisée, économie plus ou moins libérale, bureaux d'études plus ou moins développés — il s'avère que les solutions pratiques adoptées sont très proches les unes des autres.

L'organisation administrative

L'organisation administrative et les rapports entre les collectivités locales et l'Etat sont résolus différemment dans chacun des pays visités. Cette diversité n'empêche pas cependant de discerner un certain nombre de constantes dans l'organisation des autorités décentralisées pour résoudre les problèmes d'urbanisme et d'aménagement de territoire, problèmes que l'on n'a jamais imaginé de résoudre autrement que dans le cadre et par les collectivités locales (1).

D'une façon générale les collectivités élues jouissent dans les quatre pays visités d'un degré d'autonomie supérieur à celui des communes françaises, c'est-à-dire qu'elles ont, à taille égale, un rôle et des moyens plus importants que leurs homologues françaises. De plus elles sont souvent très vastes : aux Pays-Bas, pour une population supérieure à 12 millions d'habitants, moins de 1.000 communes dont 16 seulement ont moins de 500 habitants alors que 751 en ont plus de 2.000. De même, en Suède (450.000 km², 8 millions d'habitants) le nombre de communes déjà ramené de 10.000 à 1.000 depuis la guerre doit, d'ici une décennie, être réduit à 300. Parallèlement à leur importance physique, ce sont des communes qui, aux yeux d'un Français, sont riches : en Suède par exemple, l'imposition communale varie de 9 à 22% du revenu des citoyens, la Municipalité étant libre de choisir son taux de prélèvement à l'intérieur de cette fourchette.¹⁹⁸⁸

Cependant, quelles qu'en soient les modalités, il existe toujours une tutelle susceptible de faire prévaloir ses objectifs, spécialement par le jeu des subventions et contraintes financières. Elle est cependant conçue dans un esprit très différent de ce qu'elle est en France.

(1) Il faut toutefois noter l'exception que représentent à cet égard les villes nouvelles britanniques. La décision de créer des villes d'environ 100.000 habitants relativement autonomes a nécessité la mise en place par le Gouvernement d'organismes publics, les Development Corporations, dotés d'attributions étendues sur lesquels nous reviendrons en annexe et responsables de la planification et de la réalisation de la ville nouvelle. Cependant les Corporations œuvrent de façon décentralisée et, en général, en bon accord avec les autorités locales.

Elle est parfois une garantie offerte aux citoyens contre d'éventuels abus de la collectivité locale ; aux Pays-Bas par-exemple, chacun peut faire des observations sur le plan d'affectation des sols. Si le Conseil municipal passe outre, il est possible de faire appel aux Etats députés (homologues de la Commission départementale) qui, dès lors, doivent se prononcer sur le plan. Après cela, on peut encore en appeler à la Couronne qui doit alors prendre une décision pour que le plan entre en application. En Suède, quiconque est affecté par une décision communale peut obtenir que celle-ci soit examinée par l'Etat.

Comme partout la tutelle constitue un frein aux irrégularités de ces collectivités, mais elle paraît plus légère dans les pays visités et non empreinte de l'esprit de méfiance qui la caractérise en France. Elle n'est pas un contrôle ou une sanction a posteriori, mais une coopération organisée des services publics, des collectivités et de l'Etat d'une part, des élus politiques et de l'administration d'autre part.

Cette coopération facilite l'intervention des techniciens à titre de conseil avant que les décisions ne soient prises par les élus. A Stockholm par exemple, les échevins assurent les contacts nécessaires entre les élus et l'appareil administratif permanent composé de fonctionnaires. Ils sont choisis par le Conseil municipal parmi ses membres ou à l'extérieur pour la même durée de temps et sont rétribués. Ils ont donc tout leur temps pour préparer les travaux du Conseil municipal, en liaison avec le Collège municipal (l'exécutif) et cela grâce aux Commissions qu'il préside et aux services municipaux avec lesquels ils sont en contact permanent.

Il semble enfin que le problème de l'association de l'opinion publique à l'urbanisme ait été parfois mieux résolu : plus large publicité donnée aux plans, non seulement sous forme d'une enquête publique, mais par la recherche d'une information et de débats systématiques ; participation de personnes non élues mais simplement cooptées en raison de leurs qualifications techniques ou de leurs responsabilités sociales, aux travaux de l'assemblée (membres des Commissions municipales en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas et en Suède) ; conférences et enseignements appropriés tant pour les élus ruraux que pour les syndicalistes ouvriers (Suède).

Il est permis de se demander si le rôle des collectivités locales n'est pas, à travers la diversité des situations et des traditions nationales, la première explication du succès relatif de l'urbanisme dans les pays visités. Il est possible de concevoir une politique de la circulation ou de l'habitat au niveau national, mais il paraît difficile de faire un urbanisme centralisé. Ceci suppose une adaptation au milieu géographique, économique et humain qui requiert une participation des intéressés et par conséquent exclut les vertus de la centralisation que sont la rapidité, l'uniformité et l'esprit de système.

La politique foncière

Dans chacun des pays visités il existe, souvent depuis longtemps, une véritable politique foncière du développement urbain dont la continuité s'explique par les moyens dont disposent les collectivités locales et le fait que le pouvoir central n'a jamais tenté de contester leurs compétences et leurs responsabilités. Cette politique, visant à offrir à la construction des terrains équipés à des prix acceptables, s'exerce par une action audacieuse dans le domaine de l'équipement et par un contrôle du marché foncier par la collectivité publique.

L'effort en matière d'équipement porte aussi bien sur les grandes infrastructures (autoroutes, transports en commun, grands collecteurs, etc.) que sur les équipements d'accompagnement dont la réalisation rapide conditionne le succès des opé-

rations d'urbanisme (voirie et réseaux divers, équipements sanitaires et socio-culturels, bâtiments administratifs, écoles, espaces verts, etc.). Ces investissements permettent l'ouverture du marché foncier et assurent le desserrement des agglomérations.

Ce principe qui paraît devoir gouverner l'action de toute collectivité soucieuse de garder la maîtrise du développement urbain est bien connu.

Plus particulière aux quatre pays visités est la forme d'intervention des collectivités sur le marché foncier. Celles-ci visent à le contrôler en détenant une part importante des terrains. Cette action, à caractère assez dirigiste, résulte d'une certaine tradition, en matière de réserves foncières notamment (2). Elle semble fournir une bonne solution aux problèmes financiers, puisque la collectivité reprend à son profit les plus-values foncières dues aux équipements qu'elle a réalisés, ainsi qu'un champ d'action efficace à l'urbanisme, grâce à une appréhension unitaire des problèmes. C'est à une description plus précise de ces méthodes que nous allons nous attacher maintenant, en distinguant les modalités d'acquisition des sols et la gestion du patrimoine foncier par la collectivité propriétaire.

**

La politique dite de municipalisation des sols qu'auraient pratiquée les pays scandinaves semble en fait le résultat d'un effort méthodique et continu d'acquisition des sols par les procédés les plus classiques : acquisitions amiables ou expropriations. A Stockholm, le Conseil municipal commença dès 1904 à acheter systématiquement des terrains par l'intermédiaire d'un institut foncier qui a rapidement assuré à la ville une influence certaine sur le marché. La ville, dont le territoire s'étend sur plus de 18.000 ha, possède 75% des terrains périphériques et a commencé, il y a dix ans, à acquérir des terrains sur les communes avoisinantes. Elle acquiert actuellement environ 2.000 ha par an. Amsterdam a suivi la même politique d'acquisitions foncières progressive et continue, si bien qu'à l'heure actuelle pratiquement tous les terrains à bâtir sont aménagés par la commune. En Grande-Bretagne l'acquisition des terrains nécessaires à l'implantation des villes nouvelles s'est faite sans grandes difficultés, malgré une très nette augmentation des prix au fur et à mesure du développement de la ville. Dans la plupart des cas, les opérations d'acquisition ont été menées par voie d'accord amiable entre les propriétaires et les « Development Corporations ». Dans les cas assez rares où il a fallu recourir à la procédure d'expropriation, c'est la valeur d'usage des terrains qui a été choisie comme base de l'indemnité. Comme il s'agissait de terrains à usage exclusivement agricole, les « Development Corporations » n'ont pas trop pâti des augmentations de valeur vénale provoquées par l'annonce du site retenu pour la nouvelle implantation.

Les moyens juridiques donnent à cette organisation administrative toute son efficacité. Ils traduisent dans les rapports entre pouvoirs publics et particuliers la volonté de faire triompher l'intérêt général. Deux caractéristiques leur sont communes à travers tous les pays : si l'Etat fait voter les lois nécessaires pour avoir des moyens d'action efficaces, les particuliers bénéficient de garanties judiciaires solides. En Suède, par exemple, la loi d'expropriation a une triple finalité : elle donne d'abord à la ville la possibilité d'acquérir non seulement des immeubles à l'intérieur de la zone visée, mais aussi dans le voisinage, là où un accroissement important de la valeur est prévu. Elle permet ensuite à la ville d'entrer en possession des immeubles avant la fin de la procédure : c'est « l'accès d'avance ». Enfin, c'est l'ancien plan d'urbanisme qui décide de la valeur des immeubles et non le nouveau. Les garanties

(2) Il est à noter qu'à l'intérieur de chaque pays cette action peut varier d'une collectivité à une autre selon qu'elle utilise plus ou moins les moyens juridiques et financiers dont elle dispose.

de l'exproprié résident dans l'existence d'un tribunal d'expropriation, avec possibilité d'appel jusqu'à la Cour suprême, tous les frais de procédure étant payés par la ville quelle que soit l'issue du procès. D'autre part, si la ville fait jouer la possibilité « d'accès d'avance », on ajoutera au prix fixé plus tard par les tribunaux un supplément de 6% d'intérêt compté à partir de l'entrée en possession par la ville.

Les moyens financiers sont à la mesure des ambitions ainsi définies grâce aux ressources apportées par la fiscalité foncière. Efficacité et cohérence se rejoignent alors puisque l'impôt foncier permet de lutter contre la « thésaurisation » des terrains.



Cette politique d'acquisitions foncières permet un contrôle très ferme du marché par la collectivité. Celui-ci l'est d'autant plus que, dans la plupart des cas, les communes achètent sans jamais revendre : les terrains mis en état par les communes sont presque exclusivement cédés à bail emphytéotique.

Ce système introduit à Amsterdam dès 1896, c'est-à-dire à une époque d'urbanisation intense a deux avantages. Il fait bénéficier la collectivité des plus-values foncières et donne à la commune la possibilité d'orienter l'urbanisation en fonction d'un plan préalablement défini. La durée du bail est de 75 ans mais, pour éviter une dégradation du patrimoine immobilier à l'expiration du bail, la prorogation du droit emphytéotique est de règle par périodes consécutives de 50 ans. C'est le système de



*Zone industrielle
de Tapiola*

l'emphytéose continue qui assure au particulier une garantie de jouissance prolongée et à la commune la possibilité de réviser périodiquement le taux de la redevance de manière à récupérer indirectement la plus-value foncière. Cette révision a lieu actuellement tous les vingt ans. La ville, pour mieux tenir compte de la réalité économique, envisage de réduire cette période à cinq ans ce qui provoque de vives oppositions.

A Stockholm, le bail emphytéotique est établi pour 60 ans mais peut être renouvelé si la ville n'a pas l'intention de récupérer le terrain pour lui donner une autre affectation en fonction du plan d'urbanisme. Le loyer annuel est fixé pour

une durée de dix ou vingt ans. Il est à noter que le droit de jouissance du preneur est très large puisqu'il autorise la cession et la prise d'hypothèques. Le bail est généralement accompagné d'un cahier des charges qui peut prévoir l'obligation par le preneur de réaliser et d'exploiter certains équipements collectifs. C'est ainsi qu'on peut obtenir la construction et l'exploitation de garages, d'installations de chauffage urbain et d'équipements socio-culturels. La ville peut aussi s'assurer du droit d'exécuter une voie publique à travers un terrain donné à bail.

La formule du bail emphytéotique paraît donner pleine satisfaction ; elle facilite les opérations ultérieures de remodelage ou de rénovation et évite que les communes, en cédant aux particuliers les terrains qu'elles ont aménagés, se privent définitivement de la possibilité de bénéficier elles-mêmes des plus-values ultérieures qui sont certaines. Il apparaît ainsi qu'à condition de disposer d'une structure communale solide et respectée, une politique hardie d'acquisitions foncières combinée avec la pratique des baux emphytéotiques, permet de parvenir à une municipalisation de fait des sols, sans recourir à des moyens exorbitants du droit commun.

En définitive, si difficile que soit l'appréciation de cette politique à partir de résultats observés aussi sommairement, il convient d'en souligner le succès, matérialisé par une maîtrise foncière et financière qui permet aux collectivités de développer les meilleures solutions d'urbanisme.

Le financement

Ampleur et diversité des moyens à la disposition des collectivités locales dans les pays nord-européens, c'est la première impression recueillie. Elle est confirmée par l'étude sommaire des problèmes financiers locaux. Il suffit d'examiner la variété des sources de financement et la diversité des équipements entrepris par les collectivités locales des pays visités.

Variété des sources de financement.

Dans le domaine fiscal, c'est incontestablement la Suède qui offre l'exemple le plus original. Les communes bénéficient en effet d'un impôt proportionnel au revenu de quelque origine qu'il soit (travail ou capital) dont elles peuvent fixer librement le taux à l'intérieur d'une fourchette qui va de 9 à 22%. A côté de celui-ci, existe un impôt foncier portant sur la valeur des biens immobiliers telle qu'elle est évaluée par l'administration tous les cinq ans. Il ne s'agit pas à proprement parler d'un impôt sur le capital mais d'un impôt forfaitaire sur le revenu car on évalue forfaitairement à 2% de sa valeur vénale le produit annuel retiré d'un immeuble.

Aux Pays-Bas, la fiscalité proprement locale ne joue qu'un faible rôle : 5% des dépenses ordinaires des communes. La moitié de leurs recettes provient de ressources prélevées à l'échelon national pour être ensuite réparties par le Fonds municipal entre les différentes communes selon une clé de répartition qui fait intervenir : la superficie de la commune, la densité d'occupation des sols, le coût des services sociaux et le nombre d'habitants. Ce Fonds communal dispose en 1967 de 13,5% des recettes de l'Etat.

En Grande-Bretagne, l'essentiel des ressources fiscales des collectivités locales provient de l'impôt direct (rate). Il s'agit d'un impôt réel fondé sur une valeur locative théorique — le loyer qu'un propriétaire peut « raisonnablement » tirer de son bien —. C'est une « valeur fictive » purement fiscale qui permet de frapper

inégalement les diverses catégories de contribuables et qui doit être périodiquement réévaluée. L'habitation supporte ainsi près de la moitié de l'impôt, le reliquat étant fourni par l'industrie et le commerce.

Les subventions spécifiques, c'est-à-dire grevées d'une affectation précise, sont un moyen d'intervention efficace de l'Etat. A l'inverse, elles limitent les possibilités d'initiative et de choix des collectivités locales.

Les subventions de fonctionnement sont généralement plus importantes dans les pays visités qu'en France. Mais ce sont celles qui portent le moins atteinte à l'autonomie communale puisqu'elles ne visent pas à orienter son développement mais seulement à compenser certaines charges courantes (police, enseignement, sécurité sociale par exemple à Amsterdam où elles représentent 20% du budget ordinaire). En Suède, elles assurent environ 30% du total des recettes des collectivités rurales. Cette proportion s'abaisse à 14% pour les villes et à 10% pour les provinces (Lands-tings). C'est en Grande-Bretagne, semble-t-il, que les subventions de fonctionnement atteignent la proportion la plus élevée : 42% des recettes courantes des collectivités locales, mais 30% de ce total seulement sont des subventions spécifiques (il en existe une trentaine : police, voirie, repas scolaire, etc.). Le reliquat est constitué par des subventions globales, sans affectation.

Alors qu'en France les subventions d'équipement représentent à peu près le quart des dépenses d'investissement des collectivités, les pays visités considèrent que les décisions financières relatives à l'équipement urbain doivent être décentralisées. Or les subventions d'équipement permettent aux administrations centrales d'évoquer à leur niveau les décisions principales d'investissement. Aussi la ville de Stockholm n'a-t-elle pendant longtemps reçu aucune subvention d'équipement. Dans un budget récent, les subventions d'équipement de l'Etat ne s'élevaient qu'à 13% du budget d'investissement total. A Londres, les subventions et prêts gouvernementaux contribuent à 7,5% du budget total du Greater London Council. Dans le budget d'équipement de la ville d'Amsterdam, il n'existe pas de subventions de l'Etat mais simplement des avances remboursables. On considère en effet que le mode normal de financement du développement urbain n'est ni l'impôt ni la subvention mais l'emprunt.

Dans toutes les villes étudiées, le niveau de l'endettement par habitant est nettement supérieur à celui qu'on peut constater dans les villes françaises. En 1965-1966, par exemple, la dette en capital de la ville de Coventry (330.000 habitants) est près de 7 fois supérieure à celle de Toulouse et 8 fois plus importante que celle de Marseille en 1964.

En Suède et aux Pays-Bas, il existe de longue date des organismes spécialisés dans le crédit aux collectivités locales. La Banque des communes néerlandaise jouit du monopole du crédit et tire près de la moitié de ses ressources d'emprunts obligataires qu'elle place auprès des investisseurs institutionnels.

En Angleterre, il s'agit d'une politique ancienne. En 1961-1962, les emprunts représentaient 82% des dépenses d'équipement des collectivités locales et les subventions 2,5%. Les collectivités britanniques ont un accès très libre et très aisé au marché financier. Elles peuvent ainsi y négocier les emprunts dont les taux et la durée correspondent le mieux à leurs besoins. En dehors du système bancaire, il existe une institution de droit public, le « Public Works Loan Board » qui ne joue encore qu'un rôle supplétif dans le domaine du crédit aux collectivités locales.

Là encore les villes nouvelles bénéficient d'un régime d'exception sur lequel on reviendra de façon détaillée en annexe. Conformément à la loi de 1946, les dé-



Cimetière-parc des environs de Stockholm

penses de capital — et de fonctionnement en première phase — de la Corporation sont financées par des prêts du Trésor, une fois le budget annuel de la ville nouvelle approuvé par le ministère de tutelle.

Ces prêts ont une durée de soixante ans et leur taux varie en fonction des circonstances économiques : initialement de 3% il atteint maintenant 6%. Le différé d'amortissement de ces prêts n'est pas fixé a priori et dépend de l'évolution de la trésorerie de la Corporation ; il est actuellement de l'ordre de 15 à 20 ans après le lancement de la ville nouvelle.

Malgré des différences structurelles notables en matière de crédit, un point commun apparaît : le recours très large à l'emprunt pour financer le développement urbain. Cette règle de gestion financière explique l'endettement important des grandes villes. Aussi pour faire face aux charges de cet endettement les responsables locaux ont-ils été conduits à rechercher dans l'établissement de tarifs réalistes pour les services publics des ressources susceptibles d'aider à l'amortissement des équipements nouveaux.

Le principe de vérité des prix ne paraît jamais avoir été perdu de vue par les responsables des grandes villes visitées. A Amsterdam, les différents services publics (gaz, électricité, port, eaux, transports, etc.) jouissent de l'autonomie financière. Seul le solde positif ou négatif de leurs budgets apparaît au budget de la

ville. Il s'agit en somme de budgets annexes. La gestion des services municipaux est d'ailleurs équilibrée puisqu'en 1962 elle faisait apparaître un déficit égal à 0,75 % du budget municipal ordinaire.

Il semble cependant que dans le domaine du transport public de voyageurs une gestion équilibrée s'avère difficile. Aussi bien à Coventry et à Stockholm qu'à Amsterdam, on note l'existence d'un léger déficit dans ce domaine.

La gestion des services d'eau et d'assainissement est en revanche plus souvent équilibrée qu'en France. A Stockholm où 91% des logements disposaient en 1960 de l'eau courante et étaient reliés à un réseau d'égout, le principe est que l'usager supporte, sous forme de redevances calculées d'après les quantités d'eau qu'il consomme, le financement non seulement de l'adduction d'eau mais aussi de l'assainissement. A Londres, le « Metropolitan Water Board » finance les équipements nécessaires à l'alimentation en eau et à l'assainissement d'une population de près de 7 millions d'habitants grâce à l'autofinancement et à l'emprunt. Les dépenses d'exploitation sont couvertes presque complètement par la vente de l'eau soit au forfait en pourcentage du loyer taxable pour les usagers domestiques, soit au compteur pour les gros utilisateurs qui procurent 30% des recettes. A La Haye, on pratique un système de tarification original. Il existe partout des compteurs mais la facturation du m³ d'eau consommé est modulée en fonction de la valeur locative des locaux.

A côté de ces procédés tarifaires, les grandes villes visitées emploient diverses méthodes pour récupérer les charges d'infrastructure qu'elles ont engagées. Nous avons vu précédemment comment la pratique des baux emphytéotiques permet aux communes, non seulement de ne pas être victimes de la spéculation foncière, mais au contraire de bénéficier elles-mêmes de la valorisation des terrains urbains par le jeu de la révision périodique de la redevance emphytéotique qui leur est versée par les usagers des terrains et des immeubles.

Diversité des équipements financés.

A l'extrême variété des sources de financement correspond une grande diversité des équipements financés par les villes. C'est dans le domaine de la construction que les collectivités locales font porter leur principal effort d'équipement en utilisant souvent des méthodes de financement à long terme intéressantes sur lesquelles nous reviendrons en annexe.

Aux Pays-Bas, les communes et les sociétés de construction sans but lucratif créées à leur initiative ont construit plus de 700.000 logements durant les 10 dernières années dont la moitié ont été réalisés directement par les communes. On peut donc considérer que plus de 80% des logements aux Pays-Bas ont été construits à l'initiative des communes depuis 10 ans. Cette proportion a baissé ces dernières années aux alentours de 50% par suite de l'essor récent de la construction privée qui se manifeste en Hollande comme dans l'ensemble de l'Europe.

D'une manière analogue en Suède, jusqu'à une date récente, les sociétés privées ne construisaient qu'environ 20% des logements contre 40% aux sociétés communales et 40% aux sociétés à but non lucratif et aux coopératives. La part des sociétés privées a toutefois nettement augmenté depuis cinq ans.

En Grande-Bretagne, d'une façon générale, les collectivités locales assurent près de 40% de la construction des logements compte non tenu des réalisations des sociétés à but non lucratif que sont les « Housing Associations » qui ressemblent à nos organismes H.L.M.

Les collectivités locales des pays visités réalisent également la quasi-totalité des infrastructures et des superstructures nécessaires. C'est ainsi que la ville d'Amsterdam équipe tous les terrains qu'elle cède à bail aux constructeurs. La ville de Stockholm est aussi un « aménageur » important.

En principe le coût des équipements de superstructure ne devrait pas peser sur les constructeurs. C'est dans une certaine mesure le cas en Suède où les communes financent les équipements scolaires, sportifs et socio-culturels alors que les équipements hospitaliers sont à la charge des provinces.

Il en est de même aux Pays-Bas où les dépenses de superstructure sont considérées comme des dépenses publiques normales pour lesquelles aucune contribution particulière ne doit être demandée aux occupants des logements neufs.

La situation est moins nette en Grande-Bretagne où l'on retrouve souvent les méthodes actuellement pratiquées en France. Là encore le régime des villes nouvelles est assez particulier :

- les logements supportent — uniquement mais entièrement, sauf en Ecosse — les coûts d'acquisition, de construction et de viabilisation directe du terrain ;
- au contraire les bureaux, commerces et usines réalisés par la Corporation supportent en partie la charge des infrastructures générales et des équipements collectifs de la ville nouvelle.

L'application assez stricte de ce régime dans les villes nouvelles britanniques fait que l'on y constate pour les logements des loyers sensiblement plus faibles que dans les villes satellites de Stockholm qui, par ailleurs, ne bénéficient pas d'un financement aussi avantageux et qui souffrent d'une insuffisance des activités économiques.

Les équipes de conception et de réalisation

Quels que soient les buts poursuivis et les moyens adoptés, un urbanisme se juge sur le terrain. Or, dans tous les pays nord-européen, on ne peut manquer d'être frappé, dans la plupart des cas, par le soin apporté aux moindres détails, par la qualité de l'environnement et par le niveau élevé des services rendus. Cette réussite tient, pour une grande part, à l'importance des moyens d'études qui sont mis au service d'une mission très vaste.

Aussi bien au niveau des études générales théoriques, comme celle menée par l'équipe du Professeur Buchanan sur la région du Hampshire, qu'au niveau des études pratiques directement liées à des réalisations nous avons pu noter dans tous les pays visités l'importance et la valeur des équipes pluridisciplinaires mises en place.

C'est ainsi que la « Development Corporation » d'une ville nouvelle britannique compte — non compris le personnel d'entretien des équipements gérés par elle — jusqu'à trois cents personnes dont une soixantaine de cadres qui forment une équipe pluridisciplinaire homogène : celle de Harlow comprenait en 1965, 16 architectes, 14 ingénieurs, 10 cadres financiers et plusieurs spécialistes des relations sociales.

De plus l'équipe responsable des études d'urbanisme n'hésite pas à s'assurer la collaboration occasionnelle de bureaux d'urbanisme ou d'architectes privés, soit par

des contrats comme pour l'étude du plan directeur d'une ville nouvelle anglaise, soit sous forme de concours comme pour le centre et divers quartiers résidentiels de Tapiola et pour la « casbah » d'Harlow.

L'importance de l'équipe d'étude est la conséquence logique de l'ampleur de la mission qui lui est impartie et qui comprend à des degrés différents selon les pays et les opérations, non seulement la conception mais aussi la réalisation.



*L'animation par l'eau
à Harlem*

Une « Development Corporation » ne se borne pas à contrôler et à coordonner l'ensemble de la réalisation de la ville nouvelle. Elle est également maître d'œuvre de 85% de logements, d'une grande partie des bâtiments industriels et commerciaux et de nombreux équipements publics. De façon analogue le service d'urbanisme municipal d'Amsterdam établit les plans directeur au 1/10.000, les plans-masse et les plans de détail et réalise en outre les bâtiments publics et une petite partie des logements. On a déjà noté qu'aux Pays-Bas plus de 80% des logements construits depuis dix ans l'ont été par les communes et les sociétés de construction sans but lucratif créées à leur initiative. De même, à Stockholm, sur les cinq centres commerciaux des principales villes satellites, trois ont eu pour maître d'œuvre des sociétés communales.

Ampleur de la mission et importance des moyens, tels sont les éléments qui, joints à une remarquable continuité dans l'action, ont permis aux équipes d'urbanisme de concevoir et de réaliser des opérations qui, pour un coût de réalisation comparable et souvent inférieur à celui d'opérations analogues en France, offrent un niveau de service et une qualité d'environnement tout à fait remarquables.

Les réalisations

Plus qu'à l'élégance des théories ou à l'exactitude des prévisions des techniciens, un urbanisme se juge à ses réalisations ; c'est sur « le terrain » et dans la vie quotidienne que l'on peut en apprécier les résultats. Aussi malgré son caractère subjectif et descriptif, inhérent au genre, une revue rapide des réalisations est-elle essentielle sous peine de ne faire que de « l'urbanisme en chambre ».

Les diverses opérations visitées peuvent être regroupées selon les modes d'urbanisation suivants :

- les extensions périphériques contrôlées (Amsterdam et Stockholm) ;
- les villes nouvelles (conceptions anglaise et finlandaise) ;
- les opérations de restructuration du centre (Londres et Stockholm).

L'extension périphérique contrôlée

Amsterdam.

Avec ses 800.000 habitants groupés autour du centre traditionnel, Amsterdam constitue un des éléments principaux d'un centre polynucléaire irrigué par un réseau dense d'axes de transport, les autres étant Rotterdam, métropole industrielle et portuaire, et La Haye, capitale politique et administrative.

Le Plan directeur d'Amsterdam est celui de 1935 et a encore force de loi bien que fondé sur des prévisions démographiques faites en 1930 pour un million d'habitants : la ville croît d'ailleurs beaucoup plus en surface qu'en nombre d'habitants. La conception urbanistique qui s'en dégage est d'abord « culturaliste » : la ville historique doit maintenir sa prééminence quelle que soit la qualité des nouveaux quartiers périphériques. Il en résulte un schéma radioconcentrique encore renforcé par la disposition annulaire des canaux même si les secteurs se trouvent séparés par des espaces verts (forêts, parcs de loisirs, etc.). C'est dire que la préoccupation d'assurer un système de circulation optimal compte moins que le souci de préserver le centre historique : malgré quelques tentatives d'extension (Hilton, immeubles de bureaux) le centre d'animation ne déborde pas les vieux quartiers.

Quant aux zones périphériques, leur développement a connu diverses étapes : si les quartiers créés immédiatement après 1945 donnent l'impression d'une solu-

tion hâtive (très fortes densités ; place insignifiante laissée au stationnement, l'automobile n'ayant pas encore supplanté la bicyclette), l'urbanisme de quartier, dans ses formes les plus récentes, présente l'intérêt de créer de manière volontaire des communautés élémentaires dotées de services étoffés, d'espaces verts et d'une voirie adaptée à la situation moderne.

Le souci esthétique est évident tant au niveau des ensembles d'habitations (composition des masses, qualité des espaces verts et des immeubles collectifs, unité des matériaux) qu'au niveau des équipements structurants (ouvrages routiers) et de l'utilisation du site (plans d'eau, aménagement des canaux, etc.). Le goût de la nature aménagée pour les besoins de l'homme apparaît dans l'agencement des parcs boisés, dotés d'équipements sportifs et culturels.

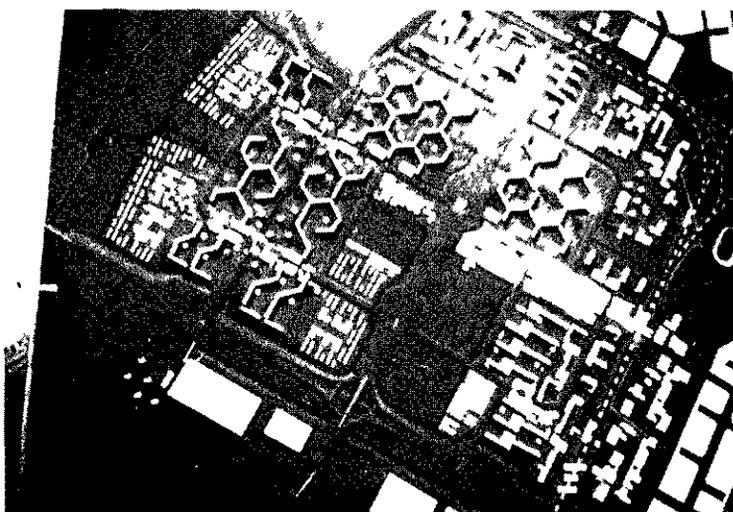
Ceci n'a pas empêché de chercher à faciliter la circulation et les transports. La voirie principale est en effet très large, toujours doublée de vastes contre-allées, avec en plus les indispensables voies cyclables. En général le terre-plein central est constitué d'une large pelouse plantée d'arbres et souvent de deux voies de tramways rapides : d'où une plate-forme dont l'ampleur dépasse ce qu'on peut imaginer en France et qui réserve à la fois le meilleur (extension possible par addition de voies supplémentaires) et le pire (caractère triste et même lugubre le dimanche matin sous la pluie ; mais là, comme à Los Angeles, il ne faut pas se promener à pied).

Tout change lorsqu'on pénètre à l'intérieur des unités du damier créé par la voirie principale : l'échelle humaine se retrouve, en tournant le dos aux grands courants de circulation, dans les parcs intérieurs de verdure et de fleurs, dominés par une ceinture de bâtiments dépassant rarement cinq à six étages : là se promène-

Maquette des quartiers Sud-Est d'Amsterdam



Le béquinage



nent les adultes, là jouent les enfants à l'abri des véhicules. Cette forme d'urbanisme semble être l'adaptation moderne du béguinage médiéval, cette minuscule cellule introvertie se concentrant sur un jardin ou une église ou, plus généralement, un centre d'intérêt, qui peut être, au xx^e siècle, un noyau commercial, un édifice public ou un centre de loisirs.

Les quartiers sud-est d'Amsterdam, encore en projet, se feront systématiquement sur une trame rectangulaire de 800 × 400 mètres ; chaque élément sera interdit aux véhicules garés dans des silos périphériques ; les chemins piétonniers (on n'aura jamais plus de 400 m à faire à pied) seront couverts, chauffés à l'infrarouge et raccordés à une allée marchande continue courant au rez-de-chaussée des immeubles. L'organisation semi-hexagonale des immeubles permet une certaine variété et peut éviter la monotonie. Enfin, le grand côté de 800 mètres sera toujours longé soit par une autoroute soit par une ligne de métro (station tous les 800 mètres). Ces quartiers périphériques seront placés sous la juridiction de la commune d'Amsterdam pour assurer l'unité administrative et fiscale. C'est seulement en 1978 que les habitants choisiront leur incorporation à la ville-mère ou leur indépendance.

Ces projets, ainsi que tous ceux intéressant Amsterdam et sa région sont livrés au public avec plans, schémas, maquettes, maquettoscopes à prismes restituant les perspectives, montages photographiques, dans une ancienne église désaffectée d'Amsterdam : 5.000 personnes y suivent chaque année en mai et juin, de véritables cours du soir sur l'urbanisme de leur ville et 10.000 personnes environ (étrangers, groupes, élèves des écoles) visitent chaque année cette exposition permanente d'urbanisme.

Comme à Rotterdam, l'autonomie et la puissance financière de la ville ainsi que la maîtrise du marché foncier ont permis de mener une indispensable politique de grands travaux marquée par :

- le creusement de deux tunnels sous le canal de liaison de la Mer du Nord au Zuyderzee (l'un réalisé à l'Ouest, l'autre en projet au centre) ;
- le début de la réalisation d'un métro à quatre lignes, alors même que les difficultés (sols tourbeux, sables salés, fondations particulièrement onéreuses) sont nombreuses ; ce réseau soulagera la circulation dans le centre historique sans qu'ait été retenue la couverture des canaux, solution systématique qui aurait privé la ville de ce précieux facteur d'animation qu'est l'eau ;
- le projet de création de quatre grands parcs boisés avec lacs, manèges, théâtres de plein air, aires de camping, bassins de plaisance et d'aviron. Seules quelques grandes voies routières traverseront ces parcs uniquement accessibles aux piétons, cyclistes et cavaliers, les voitures devant être garées à la périphérie. Un seul existe actuellement (800 ha) mais la création des trois autres donnera bientôt à Amsterdam 3.000 ha d'espaces verts et de plans d'eau pour une population millionnaire.

Stockholm.

Le plan d'aménagement.

La clairvoyance des responsables municipaux et leur volonté de ne pas laisser au hasard le soin de régler les problèmes d'expansion de leur ville ont de profondes racines dans le passé de Stockholm. Déjà, en 1866, sous l'impulsion d'Albert Lindhagen, la Municipalité avait approuvé un grand plan d'aménagement comparable à celui d'Haussmann, prévoyant l'ouverture de larges avenues, de « places

de l'Etoile » et une structuration des extensions périphériques. Le plan fut appliqué jusque vers les années 1920. En 1931, un grand concours fût lancé entre urbanistes de toutes nationalités pour définir un nouveau plan d'aménagement susceptible de permettre une expansion ordonnée de la ville. 350 projets furent déposés. Les discussions qu'ils suscitèrent durèrent de longues années et ce n'est qu'en 1945, après de nombreuses études complémentaires que les lignes directrices du schéma furent retenues. Elles trouvèrent leur consécration dans le plan d'urbanisme publié et approuvé définitivement par la Municipalité de Stockholm en 1952.

Vingt années se sont donc écoulées entre la décision d'établir un plan d'aménagement de l'agglomération et son approbation définitive. Ce fait est significatif de la difficulté de telles études d'urbanisme et de la lente maturation qui doit présider à l'élaboration d'un plan. Le schéma de 1952 est actuellement appliqué. Mais les études se poursuivent depuis sa publication. En particulier, de nombreuses enquêtes ont été menées auprès des premiers occupants des centres nouveaux pour analyser la validité des principes mis en application. Ces enquêtes ont permis d'adapter les réalisations prévues sans toutefois remettre en cause le plan d'ensemble.

D'autre part en 1958, un schéma régional fixant les objectifs 1990 pour la région urbaine englobant Stockholm et 45 communes environnantes a été publié afin d'orienter les études de détail à venir. Enfin, un nouveau plan adoptant un horizon encore plus éloigné (an 2.000) est en cours de préparation.

En 1945, époque qui vit éclore les idées d'un urbanisme nouveau, la ville comprenait 560.000 habitants et le grand Stockholm environ 800.000 habitants. Les prévisions démographiques jusqu'alors assez modestes changèrent d'échelle et les responsables prirent conscience qu'en 25 ans il leur faudrait loger quelques 400.000 personnes. La ville traditionnelle (comprenant une zone centrale à population dense entourée d'une banlieue moins peuplée composée surtout de maisons individuelles) ne pouvait plus assurer cette expansion et la nécessité de construire des quartiers suburbains à forte densité de population se fit jour.

S'inspirant des idées de Lewis Mumford et surtout des travaux d'Abercrombie et des villes nouvelles anglaises, les urbanistes suédois introduisirent la notion d'unité de voisinage et d'urbanisme discontinu dans les plans d'aménagement de Stockholm. Le long de lignes de métro assurant des liaisons rapides avec le centre de l'agglomération, des unités urbaines très denses de 10.000 personnes environ furent projetées (une par station de métro).

L'organisation d'une ville satellite.

Ces unités répondent à trois objectifs :

1°) constituer une entité fonctionnelle offrant des accès aisés aux écoles, boutiques, terrains de jeu, ainsi qu'aux lieux de travail.

Pour cette raison, les logements sont très groupés (dans un rayon de 500 m autour de la station de métro pour les « collectifs », de 900 à 1.000 m pour les « individuels »), la marche à pied représentant pratiquement le seul moyen de déplacement au sein de l'unité urbaine (durée normale du parcours à pied : 2,5 minutes en principe).

D'une manière générale, le centre commercial est entouré :

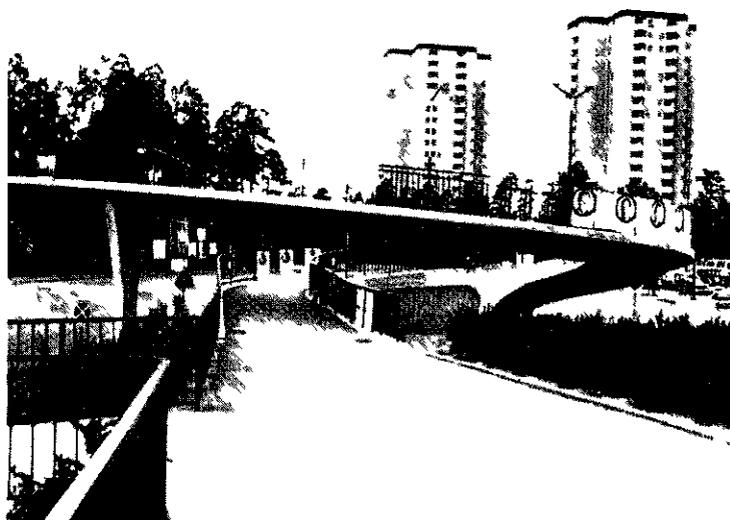
- d'un premier anneau d'immeubles collectifs hauts,
- d'un deuxième d'immeubles collectifs bas (3 à 4 niveaux),
- et d'un troisième d'habitations individuelles ;



La place centrale de Vallingby



Un aspect du centre commercial de Farsta



L'utilisation du site à Hasselby



Passerelle piétons a Farsta

2°) créer une entité sociale et architecturale susceptible de donner aux habitants un certain sentiment de solidarité et leur permettant de retrouver l'idée du village autour de son église ou de son centre commercial. Des équipements culturels en nombre suffisant y sont donc implantés.

Un tel principe d'aménagement permet d'autre part de réserver de larges espaces verts entre quartiers et d'assurer une excellente insertion de l'habitat dans le milieu naturel ;

3°) établir une hiérarchie des centres commerciaux.

Au bas de l'échelle sont les centres D, centres de voisinage (3 à 6.000 habitants) pour les achats quotidiens. Le maximum de distance admissible est d'environ 300 m.

Les centres des nouvelles unités urbaines sont qualifiés de centre C (Bläckeberg, Hässelby Gard, Hässelby Strand ; 10 à 25.000 habitants).

Certains centres offrent un niveau de service supérieur et desservent pour des achats moins courants un groupe d'unités urbaines. Ce centre C est ainsi élevé au niveau de centre B (Vällingby, Farsta, Hogdalen, Taby ; 60 à 100.000 habitants).

Stockholm forme l'unique centre d'influence régionale (centre A) en service. Deux autres centres régionaux de type A sont en projet.

L'évolution des principes.

Cependant si plusieurs des buts poursuivis ont été effectivement atteints (contact avec la nature, facilité et agrément des déplacements, approvisionnements aisés) sur certains points il semble que le comportement des habitants n'ait pas ratifié le désir des planificateurs.

On espérait initialement que l'implantation de nombreux emplois en périphérie diminuerait considérablement les migrations alternantes. A Vällingby par exemple, il était prévu d'offrir aux personnes actives la moitié des emplois sur place. En réalité le desserrement s'est avéré difficile. Le grand centre de bureaux des services de l'Electricité de Suède ne s'est installé à proximité de Vällingby qu'après de nombreuses transactions — encore le transfert n'a-t-il pas été complet et les employés se plaignent-ils amèrement de leur éloignement du centre —. Au total 9.000 emplois ont pu être offerts sur place aux 27.000 actifs occupant le groupe de Vällingby. Le rapport n'est donc que de 1/3 au lieu de 1/2 prévu. Fait bien plus caractéristique encore : sur ces 9.000 emplois 2.000 seulement sont occupés par des résidents. Les 7.000 autres le sont par des actifs habitant à l'extérieur du groupe. Sur les 27.000 actifs du groupe 25.000 en définitive travaillent à l'extérieur dont la moitié au centre-ville.

Ces quelques chiffres montrent que l'agglomération de Stockholm constitue un marché du travail unique. L'urbanisation nouvelle n'a donc eu aucune influence notable sur les migrations alternantes.

Sur le plan social ce phénomène s'est traduit par un fait que les urbanistes n'avaient pas prévu. Les adultes fréquentent leurs collègues de travail de préférence à leurs voisins et l'unité sociale des groupes denses de 10 à 15.000 habitants n'a pu être complètement réalisée.

En revanche, sur le plan de l'organisation spatiale, l'idée d'un éloignement minimum de la station de métro est une des notions qui a résisté au temps ; en

effet pour que le métro puisse concurrencer l'automobile, les parcours doivent être rapides ce qui n'a fait que confirmer la nécessité d'implanter les logements à proximité de la station.

Sur le plan commercial, l'usage de l'automobile a contribué à modifier les habitudes des acheteurs, l'automobiliste n'hésitant pas à délaisser certains centres commerciaux pour atteindre les grands centres bien aménagés qui lui offrent un choix suffisant. Le transfert des achats s'est ainsi effectué dans tous les cas au bénéfice des centres les plus importants.

Les centres de voisinage (D), quelques magasins à proximité immédiate des maisons d'habitation ont eu beaucoup de difficultés à survivre. La règle des 200 à 300 m qui conditionnait l'organisation du réseau des magasins des quartiers d'habitation a dû être abandonnée. Il a fallu prévoir une distance à parcourir à pied d'au moins 500 m pour placer les magasins de voisinage au milieu d'immeubles d'habitation, du moins dans les zones où un centre commercial du type C était susceptible de leur faire concurrence. De même les centres de type C ont vu leur clientèle décroître au profit des centres de type B dont la clientèle secondaire représentait une part toujours croissante du chiffre d'affaires. Une enquête effectuée en 1957 à Vällingby a montré que 30% des clients se rendaient en automobile dans les magasins du centre contre 36% à pied (clientèle primaire), 27% par le métro et 7% à bicyclette ou à vélomoteur. Cette proportion n'a fait que croître depuis. Très vite s'est donc posé le problème du stationnement qui avait été largement sous-estimé au début.

Le centre de Vällingby qui comprenait dès 1955 une surface commerciale utile de 12.000 m² ne disposait jusqu'en 1966 que de 700 places de stationnement. Un nouveau parc vient d'être construit portant la capacité totale à 1.300 places, la surface commerciale utile ayant été dans l'intervalle portée à 19.000 m². On pense que le nombre de places de stationnement devra être encore doublé (2.500 places). A Farsta 28.000 m² de surface commerciale utile ont été construits et parallèlement 2.000 places de stationnement. Le centre de Skärholmen sera le plus grand des centres commerciaux des urbanisations nouvelles : 30 à 35.000 m² de surface de vente, 4.000 places de stationnement dans un vaste parc à quatre niveaux.

On peut retenir la norme d'une place de stationnement (y compris stationnement longue durée pour le personnel travaillant dans le centre commercial) pour 10 m² de surface de vente (ou bien encore 2,5 à 3 fois plus de surface de stationnement que de surface de vente utile).

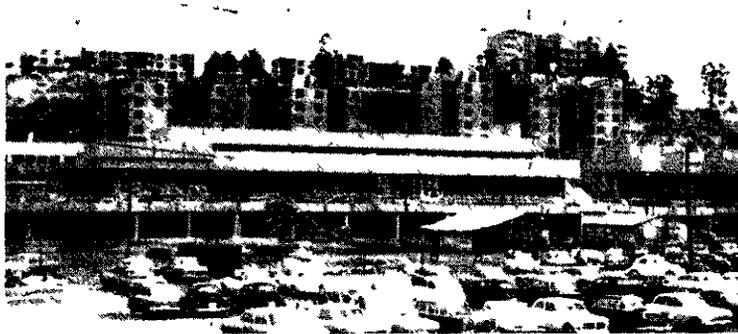
Ainsi donc, l'automobile a nettement favorisé le développement des grands centres commerciaux de type B sans toutefois inciter à la création de « shopping centers » régionaux comparables à ceux qui ont été construits aux Etats-Unis et dont la surface de vente atteint 100.000 m².

La fonction commerciale régionale reste assurée à Stockholm par le centre ancien dont la rénovation est en cours.

L'organisation des centres.

La mise en œuvre de ce schéma d'organisation urbaine, si logique, est assez séduisante.

Si les zones d'habitation entourant le centre sont parfois d'une grande élégance architecturale, faite à la fois de soin dans l'équilibre des volumes et de choix dans les matériaux (verre, métal), c'est le centre qui a recueilli toute l'attention des urbanistes : chaînes de magasins aux façades recherchées confiées aux plus grands



Le chantier de Skärholmen

architectes, ordre et décoration de la place centrale (motifs géométriques de la dalle à Vällingby ; jeux d'eau à Farsta), disposition des commerces autour de la station de métro, études sociologiques approfondies sur le comportement du flot de voyageurs débouchant sur la place centrale ricochant sur les vitrines, s'accrochant à tel motif d'intérêt ou entrant quelques instants dans la maison communautaire. Le pragmatisme de ce dernier édifice spécifiquement suédois est étonnant : il abrite à la fois la bibliothèque, l'association anti-alcoolique, le club des « teen-agers », la salle d'expression et l'étonnante salle polyvalente qui par une véritable machinerie de cloisons ouvrantes, de jeux de lumière et de toit escamotable, peut se convertir indifféremment en lieu de culte, salle de théâtre, dancing, salle de conférences, podium pour défilés de mannequins ou danses folkloriques.

Il faut cependant noter que tout a été mis en œuvre pour que ces unités urbaines soient réussies : on construit avant même l'arrivée du premier habitant le centre commercial et la ligne de métro. C'est ainsi que surgissent en pleine nature à Skärholmen, les trois niveaux superposés qui constitueront en 1970 le centre d'un ensemble important. Les dalles, les escaliers, les cages de tapis roulants, la station de métro sortent actuellement des coffrages, sans le moindre immeuble habité visible à l'horizon.

« Il serait anti-démocratique d'agir autrement c'est-à-dire de construire les logements avant le centre » répond-on aux objections de rentabilité.

✱

Les villes nouvelles

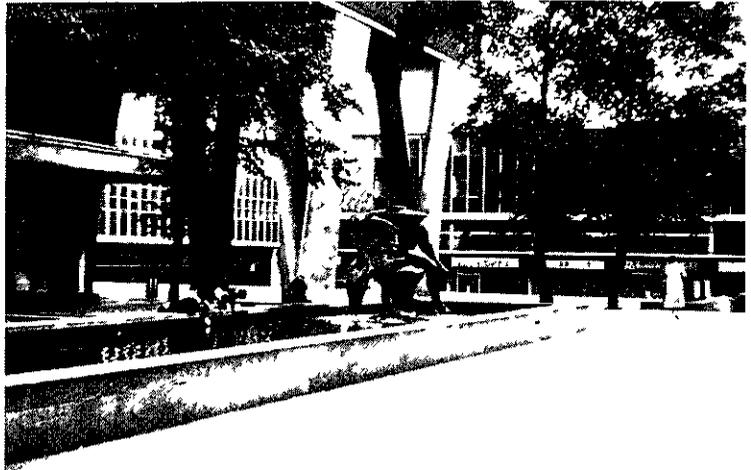
La solution anglaise.

Les objectifs généraux.

En Grande-Bretagne, les villes nouvelles sont l'un des éléments d'une politique qui vise à résoudre les problèmes posés par la croissance, la concentration excessive et la surpopulation des grandes villes industrielles. Le rapport Barlow avait dès 1940 défini les grandes lignes d'une politique nationale d'aménagement du terri-

toire. C'est dans ce cadre, et compte tenu du succès des cités-jardins d'Ebenezer Howard (Letchworth et Welwyn Garden City), que le plan d'urbanisme régional du Grand Londres de Sir Patrick Abercrombie proposa en 1944 la création de huit villes nouvelles autour de Londres. Aussi, en octobre 1945, le Gouvernement britannique créa-t-il le Comité des Villes nouvelles sous la présidence de Lord Reith dont le rapport est à l'origine de la loi sur les Villes nouvelles adoptée peu après.

Le rapport considère « qu'il est souhaitable de créer, d'organiser et de gérer de nouveaux centres urbains ayant pour but de décongestionner les grandes villes » et demande qu'on établisse « les grandes lignes de conduite à suivre pour créer de nouvelles communautés urbaines équilibrées et autonomes ». Parallèlement à la création de véritables cités industrielles, on envisagea donc le projet comme un « essai



Le centre de Basildon

de civilisation, une occasion d'élaborer et de mettre en pratique les moyens propres à assurer une vie heureuse et agréable pour les générations à venir ». Aussi fut-il décidé que, si leur objectif fondamental était de fournir un remède au surpeuplement des grandes villes, les villes nouvelles devaient être vraiment des villes et non pas seulement des faubourgs extérieurs ou des extensions périphériques susceptibles d'accroître les difficultés de liaison avec le centre.

Selon le rapport de la commission Reith une ville nouvelle a donc été définie comme une ville née d'une volonté politique, économique et sociale délibérée et possédant les caractères suivants :

- une population démographiquement équilibrée,
- une variété d'activités offrant sur place des emplois de toute qualification,
- un niveau élevé de services,
- une personnalité municipale autonome.

Elle s'oppose :

- à la commune purement résidentielle,
- au lotissement de banlieue,
- à la cité dortoir,
- à l'agglomération vivant d'une seule activité.



Maisons particulières à Basildon

Elle admet l'incorporation d'un ancien noyau destiné à devenir, par le changement de fonction et de dimension, un élément minoritaire dans la ville créée qui comptera 60.000 à 100.000 habitants.

On peut donc résumer en quatre points les objectifs de la politique d'aménagement du territoire définie en Grande-Bretagne après la guerre :

- tracer autour de chaque grande agglomération une ceinture verte suffisante pour empêcher son extension,
- créer des villes nouvelles et développer les villes qui existent au-delà de la ceinture verte afin d'accueillir les familles et les entreprises qui quittent la Métropole,
- reconstruire les quartiers surpeuplés et insalubres des grandes villes selon des normes plus satisfaisantes,
- enfin, exercer un contrôle effectif sur la géographie de l'emploi de manière à réduire le nombre de ceux-ci dans les grandes agglomérations ou, du moins, à l'empêcher de croître.

En pratique, la rapidité avec laquelle le Gouvernement vota la loi sur les villes nouvelles et l'ampleur des pouvoirs donnés aux organismes aménageurs par cette loi permirent à ceux-ci d'agir avec efficacité : 14 villes nouvelles furent lancées entre 1946 et 1950.

Le parti d'urbanisme.

Les villes nouvelles des environs de Londres sont implantées à une distance comprise entre 40 et 50 km du centre de la capitale, distance jugée convenable pour éviter à l'avenir une soudure éventuelle avec celle-ci et cependant susceptible de ne pas décourager la migration des jeunes ménages désireux de garder des relations avec leurs parents et leurs amis.



Parc de stationnement provisoire autour du centre de Basildon.

Ces villes nouvelles sont le plus souvent construites à partir des petits centres préexistants traditionnels ; ce noyau initial, loin de choquer dans son environnement moderne, semble en général bien s'y intégrer.

La plupart des New-Towns sont établies sur le même principe de plan masse : plusieurs quartiers résidentiels groupés autour d'un centre urbain. Ce sont essentiellement des villes vertes. La densité moyenne y est très faible : 25 à 35 habitants à l'hectare, toutes installations comprises soit 130 à 150 habitants à l'hectare pour les zones d'habitations seules. Mais il faut noter une très nette augmentation de cette densité pour les dernières villes nouvelles lancées (215 habitants à l'hectare). La plupart des maisons d'habitation sont basses (R + 1) et individuelles mais l'évolution récente tend vers une plus grande variété de volumes.

Les basses densités des New-Towns ont cependant pour contre-partie évidente l'accroissement des distances dans un pays un peu moins motorisé que la France, le renchérissement des réseaux et des frais d'entretien, la nécessité d'un réseau d'autobus développé et le manque de « vie de rue » des quartiers périphériques, le seul lieu de rencontre étant le centre nouveau. Celui-ci est isolé par une large ceinture de parcs de stationnement généralement à niveau mais que la motorisation progressive poussera à convertir en silos à voitures. Bien que quelques bâtiments publics y soient implantés ce centre est à dominante commerciale et seuls les piétons peuvent y circuler.

Les écoles sont édifiées dans les espaces verts et les bâtiments industriels, de très bonne facture, sont souvent entourés de jardins et toujours construits dans des zones claires et aérées.

L'évolution des idées.

D'une manière générale, on est séduit par la beauté et l'importance des espaces verts de ces villes où la nature est reine. Mais on peut cependant regretter

une certaine dispersion, peut-être due à la faible densité, qui donne l'impression d'une série de petites cités-jardins distribuées autour d'un centre animé, lui-même un peu isolé. Peut-être est-ce là l'origine d'un certain ennui qu'on reproche actuellement en Grande-Bretagne aux villes nouvelles.

Elles semblent en effet trop étendues et manquent d'un certain nombre d'équipements de loisirs (à Basildon qui compte déjà plus de 60.000 habitants, il y a en tout et pour tout un seul cinéma, un bowling et un dancing). Conçues avant tout comme des villes industrielles, elles souffrent d'une certaine ségrégation sociale et d'un déficit important d'emplois tertiaires qui impose de nombreuses migrations quotidiennes ou même le départ des enfants des premiers habitants vers d'autres villes plus importantes.

En définitive, les villes nouvelles n'ont pu arrêter le développement de l'agglomération de Londres même si sur le plan urbanistique certains remèdes, ame-



*Centre de quartier de
Crawley.*

nant à réaliser des villes plus importantes et plus denses, peuvent être apportés à cet état de fait. Témoin le projet de ville nouvelle de Hook qui a mobilisé pendant trois ans une équipe pluridisciplinaire importante. En raison des oppositions locales il ne sera d'ailleurs pas réalisé en Grande-Bretagne mais peut-être au Japon. Il reposait pourtant sur des principes entièrement révisés :

- prévue pour 100.000 habitants, Hook aurait été arrêtée dans un premier stade à 70.000 habitants afin de tenir compte de la seconde génération ;
- le centre de Hook était conçu sur dalle avec autoroute et transports en commun souterrains. Plutôt que d'être séparé des quartiers périphériques par un parc de stationnement ou un espace vert, le centre devait se prolonger sans solution de continuité avec une densité décroissante de telle sorte que les 2/3 de la population de la ville eussent pu accéder à pied (moins de 300 mètres) aux commerces et aux lieux de loisirs ;
- les espaces verts et les plans d'eau étaient délibérément repoussés à la périphérie ;
- un réseau piétonnier couvrait toute la ville sans jamais recouper la voirie destinée aux véhicules.

Tapiola.

Tapiola est une cité-jardin de 17.000 habitants construite à 10 km d'Helsinki dans une clairière en pleine forêt, avec une densité de 20 logements à l'hectare. Sa construction est intéressante à bien des titres et d'abord par les intentions et la personnalité de ses « promoteurs ». La « Fondation de l'habitat » créée par six grandes organisations nationales (syndicats, ligues, caisses d'allocations familiales, etc.) a voulu avant tout réagir contre la triste médiocrité des quartiers périphériques récents en créant une communauté urbaine favorable à l'épanouissement personnel et familial de l'homme. L'appellation de cité-jardin est également significative du désir d'inscrire l'habitat dans un cadre de verdure et de fleurs sans commune mesure avec les lotissements étriqués que désigne souvent le même terme dans d'autres pays.

Pour atteindre ces objectifs, les promoteurs ont acquis une propriété de 270 ha d'un seul tenant. Ceci a permis de réaliser dès le début de l'opération des équipements collectifs dont l'ampleur surprend sur un territoire aussi vaste : centre commercial et civique, équipement V.R.D., chauffage urbain...

Le centre de Tapiola, dû à l'architecte Aarne ERVI, est une réussite remarquable : ses larges volées d'escaliers, son immeuble central de bureaux couronné par un restaurant panoramique, son plan d'eau rectangulaire agité de jets d'eau, ses parcs de stationnement dissimulés dans la végétation constituent un ensemble particulièrement attractif. Il ne semble pas qu'il y ait de noyau autre que le centre de la cité. Le rayonnement de celui-ci semble d'ailleurs dépasser les seuls besoins de Tapiola. Il est même remarquable que les habitants du centre d'Helsinki n'hésitent pas à venir y passer leurs soirées.

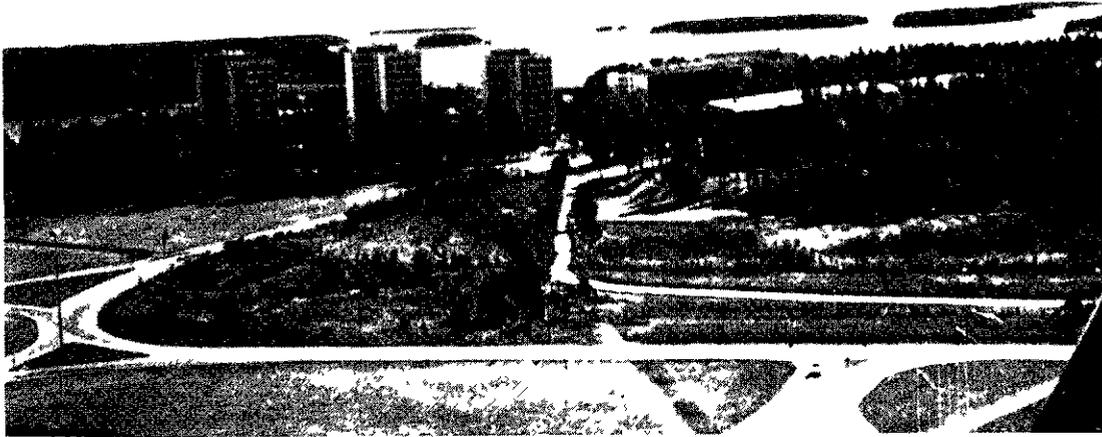
Les quartiers périphériques ne le cèdent en rien au centre : villas perchées sur le granit et dominant la mer, maisons individuelles à patio, en bandes ou en grappes, petits immeubles collectifs de trois étages témoignent d'un goût architectural remarquable. Les espaces de jeu ont visiblement été l'objet de soins attentifs et constituent l'un des éléments importants de la composition urbaine non sous forme d'espace de sports réglementés et délimités, mais plutôt comme de vastes pelouses à la fois lieux de jeux libres, de sports athlétiques, de course et de détente.

Même les zones industrielles, insuffisantes à l'heure actuelle, sont des réussites architecturales.

L'ensemble est extrêmement séduisant pour le visiteur. On peut toutefois se demander si, par comparaison avec ce que nous avons vu en Grande-Bretagne et Hollande, les groupements d'habitats en trois unités de voisinages ne sont pas de densité trop faible et surtout s'ils ne sont pas insuffisamment structurés.

L'harmonie architecturale, la bonne organisation de l'espace, l'ampleur de certaines solutions paraissent bien de nature à favoriser, sinon à créer, une fierté civique qui est un moteur puissant du civisme tout court. L'animation du centre, la qualité et le soin de l'entretien nous paraissent des signes certains de satisfaction des usagers.

L'importance accordée aux architectes apparaît dans la manière dont leurs noms sont cités et elle se justifie largement par l'harmonie générale et la vertu d'émotion que possèdent leurs œuvres. La qualité des volumes, de la modénature, la maîtrise de la lumière et des matériaux sont tout à fait remarquables. Il est certain que les conditions géographiques, la fragmentation du site par les masses boisées et par le découpage des rives, de même que les douces modulations du relief étaient des atouts puissants. Elles n'étaient cependant favorables que dans la mesure où elles ont été assumées, maîtrisées.



Le site de Tapiola



Avec Tapiola est ainsi réalisé à la perfection l'alliage d'un site naturel boisé, d'une architecture diversifiée à l'image de la société et d'un plan d'urbanisme où la perfection et la fantaisie du détail ne nuit pas à la rigueur d'une conception d'ensemble. L'esprit de système n'apparaît ni dans le tracé des routes et des voies urbaines adaptées aux nuances du site, ni dans les dispositions des équipements de superstructure dispersés dans un apparent désordre, mais rayonnant autour d'un plan d'eau central, ni dans une architecture à usage résidentiel organisée en quartiers où l'impression de diversité domine. Il semble qu'ait été recherché l'épanouissement de la collectivité dans un cadre qui refuse la monotonie et la rigueur. Ce n'est plus à proprement parler de l'urbanisme, mais une exposition d'art où la dilution dans la nature permet d'éviter le risque de l'hétérogène et de l'artificiel. L'urbanisme est ici l'expression d'un humanisme.

**

La restructuration des centres de ville

La rénovation de la City de Londres.

Dans le cœur du vieux Londres, l'opération des « Barbicans Areas » constitue une expérience de remodelage global, avec intégration dans un site préexistant. Bien que la zone se situe dans la City de Londres, on a cherché à diversifier les activités en refusant de construire exclusivement des bâtiments à usage de bureaux, ce à quoi incitaient la vocation naturelle du quartier et le prix très élevé des terrains. Centre culturel et social de haut niveau (plusieurs théâtres, salle de concerts du Philharmonic Orchestra, quatre restaurants), centre résidentiel aussi, les « Barbicans Areas » comprendront également des commerces, les loyers très élevés des bureaux londoniens permettant d'équilibrer sur le plan financier l'opération.

Il y a donc là un objectif urbanistique précis : lutter contre une évolution considérée à Londres comme historique, conduisant à une ségrégation absolue des activités tertiaires et de l'habitat.

Le second objectif discernable consiste en une séparation des circulations en plusieurs réseaux : le métropolitain en souterrain, la circulation automobile en général au sol, enfin un réseau autonome consacré à la circulation des piétons. L'organisation du plan du quartier est conforme aux théories élaborées dans le rapport Buchanan. On a pu noter que les circulations ont été traitées comme un tout et que le tracé du métro a été repris. L'ensemble est incorporé au schéma directeur des transports du Grand Londres et les trois quadrilatères rénovés (Barbican Areas, St-Paul's et Central City) seront longés par trois autoroutes urbaines, enterrées sur certains tronçons.

Le troisième objectif concerne l'animation et l'agrément de l'ensemble : malgré les contraintes économiques qui conduisent à de fortes densités, la disposition des volumes n'a pas été sacrifiée. Des études minutieuses en soufflerie ont en effet montré que l'absence de constructions basses au pied des immeubles entraînait des courants tourbillonnaires inadmissibles. Aussi, la solution adoptée comporte-t-elle une série de petits squares intérieurs, d'ouvertures de dalles, de bâtiments bas (bars, magasins de journaux). Ces derniers ont de plus l'avantage d'animer le site désert de la dalle et répondent à un des soucis principaux de l'organisme responsable de l'opération. Celui-ci s'est non seulement efforcé, avec succès, d'améliorer la qualité esthétique des bâtiments en imposant aux promoteurs des servitudes supplémentaires, mais a toujours considéré les plateformes piétonnières non pas comme un simple lieu de passage mais comme un espace favorable à la vie de relation.

Le résultat en est un épannelage varié avec une gradation des volumes qui semble plus satisfaisante qu'à Maine-Montparnasse, opération par ailleurs assez comparable.

La restructuration et la desserte du centre de Stockholm.

Il semble que, lors de l'étude de l'agglomération de Stockholm, l'objectif principal poursuivi ait été de limiter la pression exercée sur le centre de la ville, sans lui enlever son caractère attractif. La solution adoptée a consisté à :

- créer des villes satellites bien équipées,
- restructurer et aménager le centre,
- assurer une liaison facile et rapide entre celui-ci et la périphérie.

La restructuration comporte deux aspects : la restauration du noyau historique et la rénovation du centre d'affaires.

Restauration du noyau historique.

L'île, noyau historique de la ville, est considérée comme un patrimoine qui doit être préservé. Malgré le coût élevé des travaux de restauration — 155 millions de francs alors que la valeur des constructions est de 27 — tout sera mis en œuvre pour la conservation des quartiers historiques, la ville de Stockholm supportant 50% des dépenses de restauration.

Le plan de rénovation favorisera et développera les tendances actuelles qui font du centre de l'île une zone d'habitations résidentielles particulièrement re-



Le centre reconstruit de Coventry

cherchée. L'implantation de commerces de luxe au rez-de-chaussée sera encouragée. Les quais Est abriteront, à l'emplacement des anciennes Compagnies des Comptoirs des Indes, des bureaux d'armateurs.

Il est impossible de détourner tout le trafic de transit de l'île. C'est pourquoi deux voies rapides seront construites sur les rives faisant ainsi disparaître une des fonctions de la vieille ville, faite pour vivre sur l'eau.

Rénovation du centre de Hotorgs City.

Portant sur une surface délimitée par un carré de 1.500 m de côté, le projet de rénovation doit aboutir en 1980 à la création d'un centre d'affaires complet, constituant le cœur de la région de Stockholm. Celui-ci nécessite la démolition de plus de 300 immeubles et a commencé par la réalisation d'une opération de grande envergure à l'emplacement du « marché au foin » ou Hotorget, qui a donné son nom au nouveau centre.

Ce centre tertiaire ne comporte pratiquement pas de logements et malgré les 18 étages des 5 tours bordant la place commerçante, la surface construite dévolue aux bureaux et aux commerces n'a pas sensiblement augmenté. L'espace dégagé est 4 fois supérieur à celui dont on disposait avant la rénovation et ce gain est consacré à la circulation et au stationnement des piétons et des automobiles.

Pour conserver à ce centre sa vocation régionale et ne pas le voir concurrencé par d'autres centres commerciaux de type A situés à sa proche périphérie, on a jugé nécessaire de le desservir par un réseau autoroutier complet doublant le réseau de transports en commun et d'y construire un nombre de places de stationnement très important malgré le coût fort élevé de l'opération (20.000 emplacements prévus dans la zone de rénovation dont 12.000 dans des parcs à étages et 8.000 en sous-sol). Les acheteurs, en effet, n'utilisent que partiellement le métro pour faire leurs achats. La vitalité du centre de Stockholm ne sera acquise qu'au prix de gros efforts dans le domaine routier.

Les responsables municipaux ont pris conscience de cette nécessité et engagent actuellement des opérations routières de très grande envergure pour améliorer l'accessibilité de la zone centrale qui reposait jusqu'à présent essentiellement sur les transports en commun.

La desserte du centre.

Le métro représente en effet l'élément structurant de l'agglomération de Stockholm et le principe des extensions périphériques repose sur son existence.

C'est en 1941 que la ville décida de reconstruire les lignes sud et ouest des tramways de banlieue et de les relier entre elles par un métro passant sous le centre-ville. Le début des travaux fut retardé jusqu'en 1945. La première ligne fonctionna en 1957. Une deuxième fut mise en chantier immédiatement après pour relier les zones sud-ouest et nord-est de l'agglomération. Sa mise en service date de 1964. Une troisième ligne est à l'étude. Toutes passent par le centre-ville. D'après les estimations du plan régional, 350.000 personnes travailleront dans le centre de Stockholm en 1990, ce qui représente à l'heure de pointe du soir un flux migratoire de près de 250.000 personnes. Il est prévu qu'au moins les 3/4 de ces migrants emprunteront le métro à l'heure de pointe.

Les liaisons avec les centres périphériques les plus éloignés s'effectuent en moins d'une demi-heure malgré une vitesse commerciale assez faible : 25 km/h.



*Une allée piétons
dans le centre de Højerød.*

Les fréquences sont très élevées : un train toutes les deux minutes au voisinage du centre. Chaque train est composé de 8 voitures pouvant transporter de 140 à 150 passagers chacune dont 50 assis. Les stations sont décorées par des artistes en renom pour augmenter l'agrément des déplacements.

A de très rares exceptions près, intéressant surtout des centres de type C, la construction du métro a précédé celle des urbanisations nouvelles (Vällingby fut desservi par le métro le 26 octobre 1952, alors que les premières familles s'étaient installées le 1^{er} juillet de la même année).

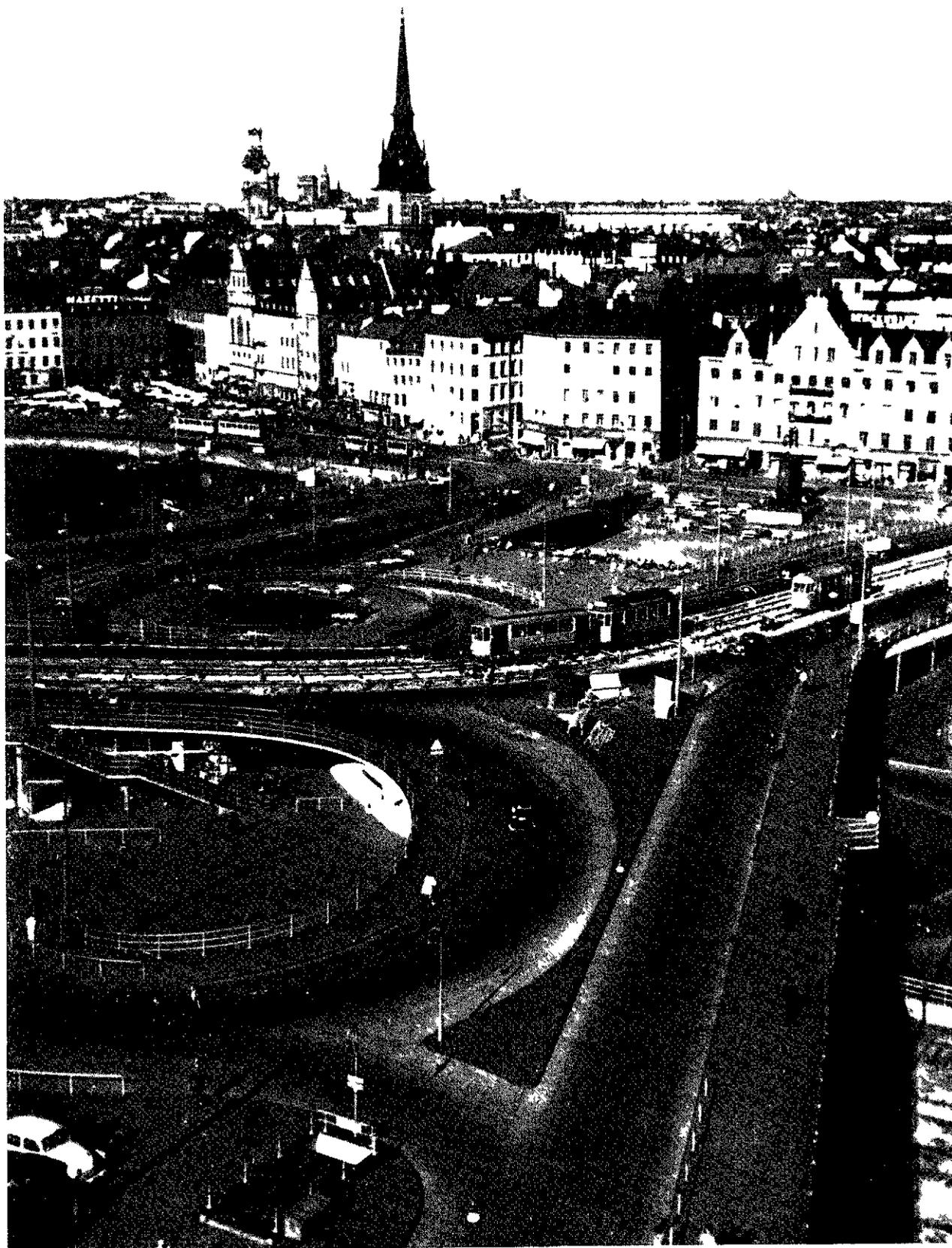
Le métro a été construit et est exploité par la Municipalité. Jusqu'à 1964, les investissements ont représenté environ un milliard de Francs dont 40% à la charge de la Compagnie des transports urbains de Stockholm et 5% à la charge des Travaux électriques de Stockholm. Récemment le Parlement a consenti une aide de l'Etat pour la construction de nouvelles lignes.

Même si le métro doit assurer en 1990 les 3/4 des déplacements à l'heure de pointe du soir, les déplacements en voiture resteront encore très nombreux. 50.000 véh./h quitteront le centre à la sortie des bureaux. On conçoit dès lors qu'un réseau autoroutier complet soit nécessaire.

Le plan récemment adopté par la Municipalité (juin 1960) prévoit la construction d'une rocade autoroutière entourant le centre à assez faible distance au Nord (1,5 km) et à plus grande distance au Sud (4,5 km) sur laquelle aboutissent neuf autoroutes radiales. A l'intérieur de la rocade deux autoroutes se coupent à angle droit. Le programme de construction doit durer 20 ans. En 1966, la liaison par l'Ouest des parties septentrionale et méridionale a été livrée à la circulation.

La réalisation de ce programme autoroutier pose des problèmes architecturaux difficiles. Des considérations esthétiques exigent parfois qu'une artère soit abaissée au niveau du sol ou construite en tunnel ce qui rend les travaux particulièrement coûteux.

Ainsi donc, malgré l'existence d'un réseau métropolitain très développé, les responsables de Stockholm n'ont pas hésité à engager des dépenses importantes pour la construction d'un réseau autoroutier complet devant permettre d'utiliser l'automobile pour effectuer les achats et les déplacements divers, le métro servant essentiellement à assurer les migrations alternantes.



Nœud routier dans le centre de Stockholm

Après un aussi bref séjour, il est toujours hasardeux de vouloir porter un jugement trop absolu. Il est néanmoins tentant d'établir le parallèle entre les doctrines d'urbanisme et les politiques foncières adoptées respectivement par les Etats-Unis (objet d'un précédent voyage du P.C.M.), les pays nordiques et la France.

Aux Etats-Unis comme en Europe du Nord, les collectivités locales sont les supports essentiels des études et des opérations d'urbanisme. Regroupement des collectivités existantes ou création de collectivités ou d'organismes décentralisés nouveaux y sont à l'ordre du jour. Notre Pays semble, très lentement, s'orienter dans une voie analogue.

Mais les Etats-Unis, jouant de l'immensité de leur territoire et de leur capacité d'investissement, ouvrent à l'urbanisation de vastes espaces suburbains. A l'intérieur d'un puissant réseau d'infrastructures se développent librement des lotissements d'initiative généralement privée. Le développement urbain n'en est pas nécessairement anarchique pour autant. Mais son organisation résulte pour une large part d'une adhésion collective des citoyens. Une attitude différente est toutefois adoptée en matière de rénovation des centres villes. Là, l'affrontement d'intérêts concurrents et de fonctions étroitement imbriquées, la nécessité de n'arbitrer qu'en fonction d'une vision très prospective, conduit, au contraire, à confier le monopole de l'aménagement à des sortes d'établissements publics qui bénéficient d'importantes subventions fédérales.

A l'opposé de la politique américaine, celle des Pays-Bas se caractérise par un planisme rigoureux. Le droit de construire y est pratiquement dissocié de la propriété du sol. Celui-ci ne présente d'ailleurs qu'une réalité aussi mouvante que précieuse. La mer devient sol ou le sol plan d'eau, au gré d'un génie constructeur imaginaire et dynamique. Mais aucun quartier nouveau de grande ville ne se réalise, aucune zone industrielle ne s'aménage, sans que son sol ne soit passé aux mains de la collectivité qui définit le plan de masse, le programme et jusqu'à l'architecture.

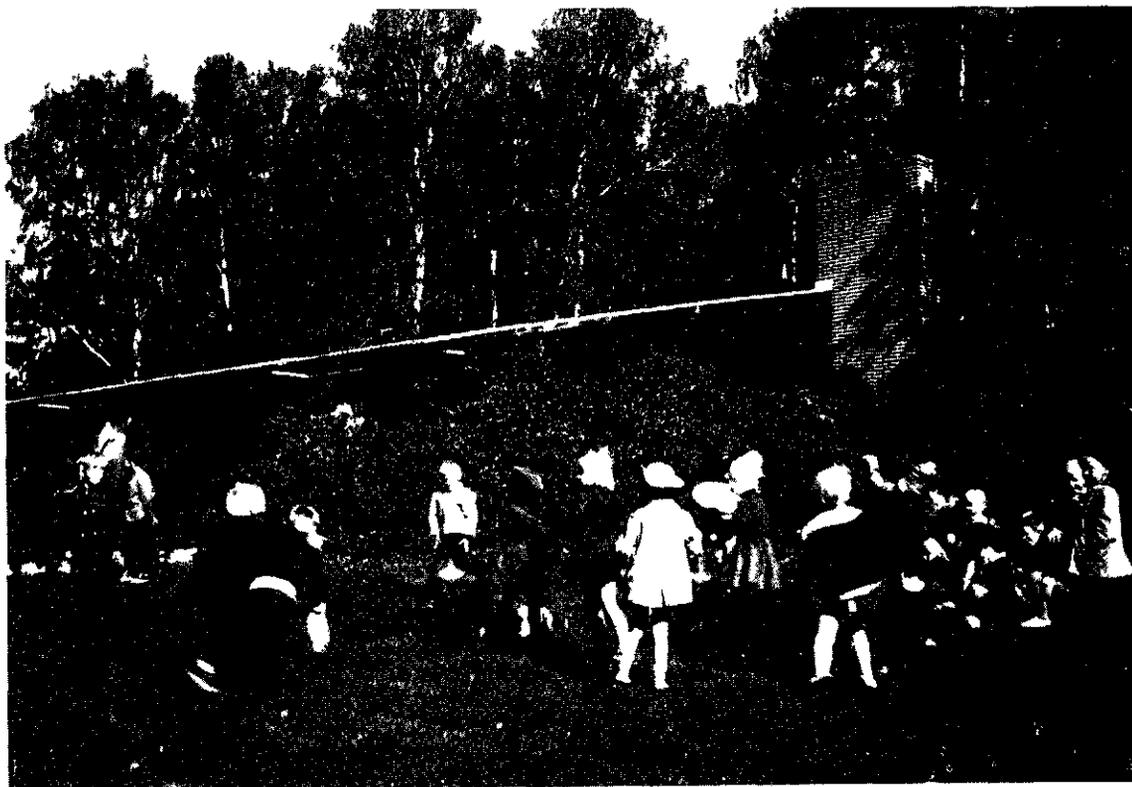
A des degrés divers, mais généralement moindres, la Suède, la Finlande et l'Angleterre (dans les villes nouvelles) s'inspirent de principes similaires. Leur respect traditionnel des mécanismes de l'économie de marché s'accommode d'une planification rigoureuse de l'aménagement de l'espace.

Et la France ?

Avec un certain retard, elle s'est engagée dans la création de nouveaux quartiers et de villes nouvelles. Mais elle maintient la coexistence entre un secteur d'aménagement planifié et un secteur « libre » au sein duquel l'actuel projet de loi d'orientation urbaine et foncière vise à créer des conditions générales telles que les initiatives des acteurs privés, des collectivités et de l'Etat aient une tendance naturelle à converger au lieu de s'opposer comme elles le font généralement aujourd'hui.

Cette position particulière de notre Pays correspond semble-t-il à la complexité de son héritage économique et culturel : trop attaché au droit romain pour ne pas sacraliser quelque peu la propriété du sol, il ne peut toutefois se dispenser de « programmer » attentivement l'emploi de ses facultés d'investissement.

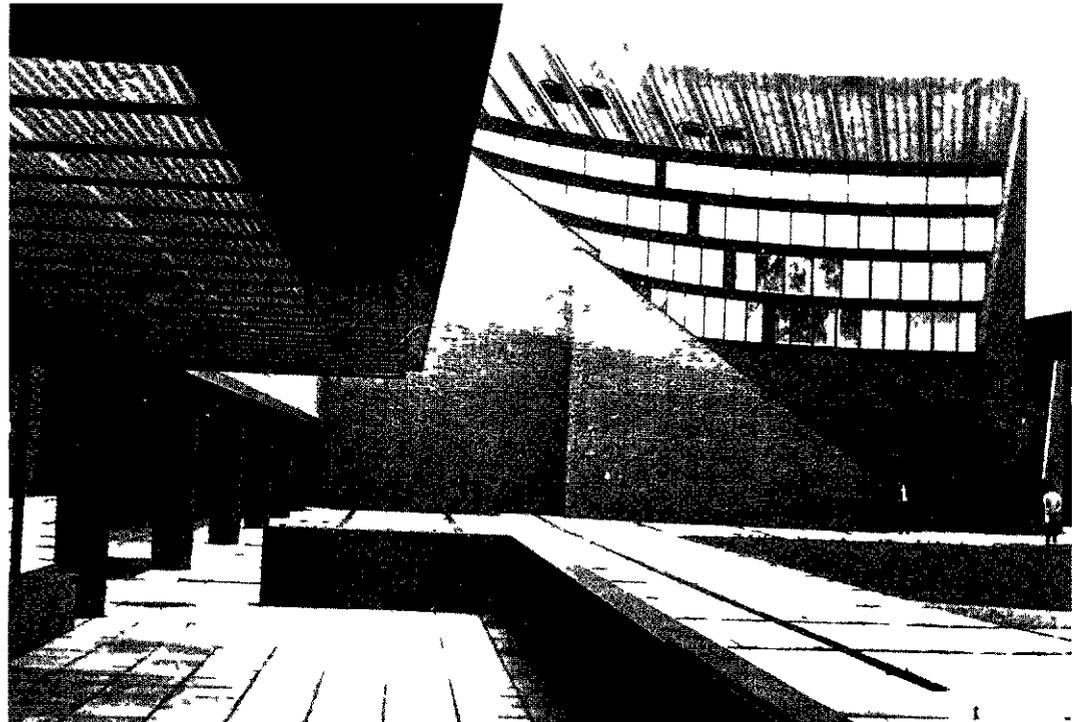
C'est donc à une véritable « révolution psychologique » que notre Nation est appelée. Après ses voisins, elle devra bien accepter de dépasser une appréhension individuelle au profit d'une vision commune de la Cité. Une telle adhésion à un modèle de civilisation — qui peut et doit comporter des éléments de diversité, donc de choix — cela s'appelle, au sens ethymologique, un acte politique.



L'urbanisme doit être à leur service



L'ecole polytechnique d'Otanemi



ANNEXES *

- 70 I LES PROBLÈMES ADMINISTRATIFS.
- 74 II LA POLITIQUE FONCIÈRE.
- 76 III LE FINANCEMENT.
- 85 IV LES ÉQUIPES DE CONCEPTION ET DE RÉALISATION.

(*) Pour préciser quelques points de détail nous avons utilisé certains documents et en particulier :

Revue Internationale des Villes, Etudes de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, Publications du Centre d'Information Suédois.

Problèmes administratifs

L'organisation administrative et les rapports entre les collectivités locales et l'Etat sont résolus différemment dans chacun des pays visités. Les Pays-Bas pratiquent un système d'administration relativement centralisé ; en revanche la Suède dispose d'une administration locale fort indépendante fondée sur l'existence de communes importantes et peu nombreuses. La situation de la Grande-Bretagne est intermédiaire. Ses collectivités locales moins indépendantes qu'en Suède jouissent cependant d'un degré d'autonomie supérieur à celui des communes des Pays-Bas et, semble-t-il, plus réel que celui des communes françaises.

Les Pays-Bas.

L'organisation administrative est aux Pays-Bas la plus hiérarchisée et la plus centralisée de celles que le voyage nous a donné de connaître. Les communes n'éli-sent pas leur maire qui est nommé par la Couronne, elles sont soumises à une tutelle provinciale d'autant plus facile à exercer qu'elles sont peu nombreuses. Les Pays-Bas ont en effet un peu moins de 1.000 communes pour une population supérieure à 12 millions d'habitants. La plupart de ces communes sont importantes. Il n'y en a que 16 qui aient moins de 500 habitants, alors que 751 en ont plus de 2.000. Rappelons qu'en France la majorité des communes ont moins de 500 habitants.

Le bourgmestre est nommé par la Couronne pour 6 ans, sur proposition du Commissaire de la Reine de la province, dont le rôle est comparable à celui d'un préfet.

Il préside avec voie consultative le Conseil municipal élu au suffrage universel pour 4 ans. Il préside également mais avec voie délibérante et prépondérante le Conseil des Echevins, organe exécutif de la commune, désigné par le Conseil municipal en son sein. Il est en même temps le représentant de l'Etat et à ce titre contrôle l'administration communale.

La tutelle de la commune est assurée par la Couronne et par les Etats députés qui sont une sorte de commission permanente des Etats provinciaux. L'établissement du budget et toute décision affectant les finances communales sont soumises à l'approbation des Etats députés. De même le compte annuel est définitivement arrêté par les Etats députés. Plus généralement toute décision des corps communaux doit être communiquée aux Etats députés si ceux-ci le demandent. Ces décisions peuvent être suspendues ou annulées par la Couronne après avis du Conseil d'Etat. Tous les règlements concernant les taxes communales sont soumis à l'approbation de la Couronne.

En raison de leur importance et de la puissance de leurs moyens les communes néerlandaises paraissent être mieux associées qu'en France à la politique de planification et d'aménagement du territoire.

Si aux niveaux national et régional, la planification paraît moins poussée qu'en France, la planification au niveau communal paraît en revanche plus développée. Les Etats provinciaux sont habilités à arrêter des plans régionaux après consultation des communes intéressées ainsi que de la Commission provinciale d'aménagement du territoire. La Couronne dispose du pouvoir de faire modifier les plans présentés. Il semble qu'à ce niveau la situation soit assez proche de la situation française.

Au niveau communal, la situation est différente. Toutes les communes disposent d'un plan approuvé ou en cours d'approbation. C'est la commune qui établit son plan de développement avec un luxe de moyens en hommes et en matériel bien supérieur à ce dont dispose une collectivité française. Ces plans ne se bornent pas à un simple zonage comme c'est le cas en France dans la majorité des communes qui ne disposent ni d'un plan de modernisation ni d'un schéma de structure. Depuis 1962, les Hollandais distinguent un plan d'affectation et un plan de structure, distinction reprise dans notre nouvelle loi foncière. Les communes néerlandaises disposent d'une large liberté en matière de plan d'affectation. Il n'en est pas de même pour les plans de structure qui peuvent être modifiés par les autorités provinciales.

L'encadrement administratif du développement urbain aux Pays-Bas paraît finalement assez contraignant. Cette situation s'explique probablement par la nécessité géographique qu'ont eu les Hollandais depuis longtemps d'organiser méthodiquement la reconquête ou la défense de leur territoire sur la mer. L'importance des communes qui sont des entités administratives capables de soutenir le dialogue avec l'Etat, n'efface pas cette impression de centralisation, alors qu'en Suède une structure communale similaire permet une autonomie locale bien plus affirmée encore.

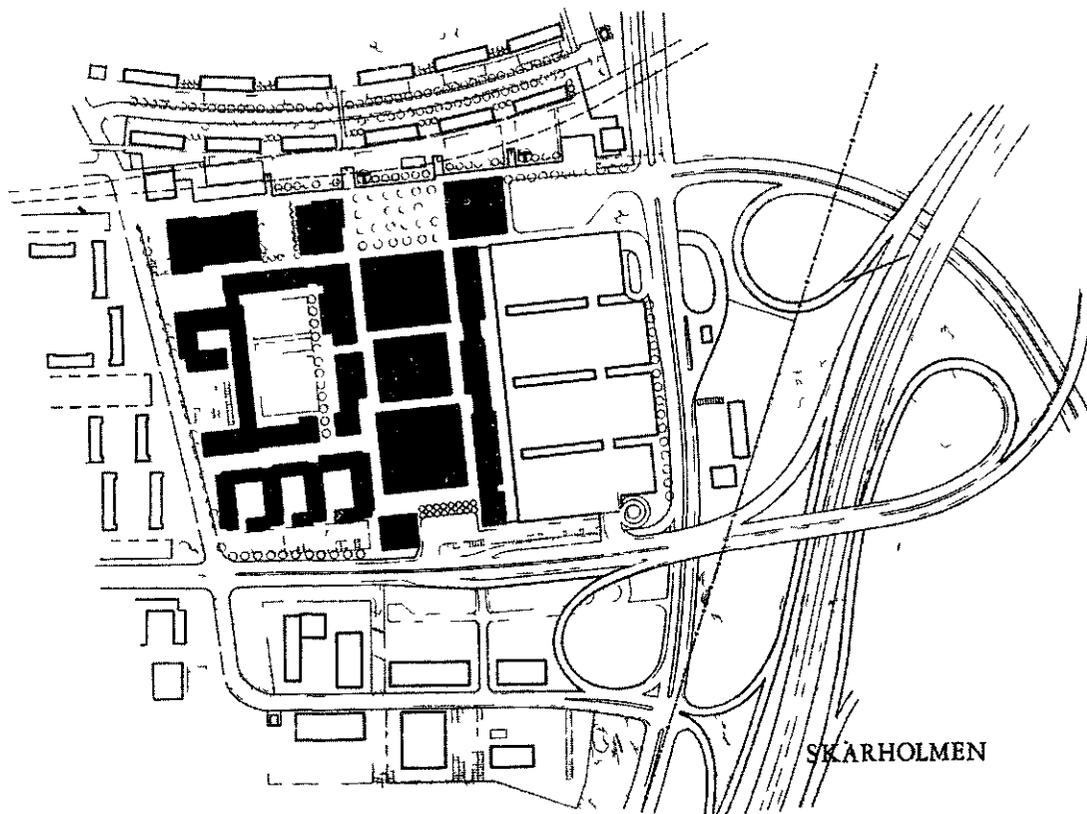
Mais ce contrôle effectif n'a pas fait obstacle à l'exercice d'une plénitude de compétence des collectivités locales les plus importantes en matière d'aménagement de l'espace urbain.

La Suède.

La Suède, pour une population inférieure à 8 millions d'habitants, compte comme la Hollande environ 1.000 communes qui disposent d'une très large autonomie. A quelques exceptions près, c'est au Conseil municipal qu'il revient de décider si ses délibérations doivent être soumises ou non à l'approbation de l'Etat.

Les communes suédoises sont très étendues puisque le pays couvre 450.000 k². Elles comprennent généralement de nombreuses paroisses qui gardent la responsabilité de certaines tâches de gestion, comme en Grande-Bretagne, mais l'essentiel du pouvoir de décision est exercé par les communes. Le haut niveau de vie des Suédois et l'importance des services publics sociaux font que les communes ont un rôle déterminant dans l'équipement collectif du pays. Le niveau régional ne revêt pas semble-t-il une grande importance. Seules quelques-unes des 25 régions suédoises ont élaboré un plan régional. Les Conseils électifs provinciaux (Landstings) qui jouent un rôle politique certain, puisqu'ils participent à la nomination des membres de la Chambre haute du Parlement, n'ont aucune fonction de tutelle sur les communes.

Disposant de ressources importantes et exerçant leurs pouvoirs dans un cadre suffisamment vaste, les communes suédoises sont largement indépendantes et elles ne sont pas soumises à la tutelle provinciale ni à celle des fonctionnaires locaux. Les exécutifs communaux sont élus par les Conseils municipaux en leur



La plus recente ville satellite de Stockho'm commencee en 1964 sera finie en 1967

sein. Un Comité central financier existe dans toutes les communes ; son Président est élu par le Conseil municipal. En outre des commissions spéciales peuvent être établies sous le contrôle du Comité central financier. Il semble donc que le pouvoir exécutif local, pour indépendant qu'il soit, est un peu personnalisé. Cette organisation n'est pas sans rappeler le « Committee System » britannique.

La Grande-Bretagne.

Entre l'organisation assez centralisée des Pays-Bas et celle largement décentralisée de la Suède, l'administration locale britannique représente un moyen terme. Sa principale caractéristique est d'être extrêmement diversifiée. Les autorités locales britanniques sont plus nombreuses et plus enchevêtrées que leurs homologues néerlandaises ou suédoises.

Cette diversité tient en partie à des survivances historiques. L'attachement à la tradition interdit de remplacer des structures désuètes et conduit à une certaine superposition d'autorité ; mais il semble aussi que la diversité des collectivités locales répond à une volonté de souplesse administrative.

L'essentiel des pouvoirs locaux est exercé au niveau des Comtés. Il y en a 61 en Angleterre et au Pays de Galles auxquels s'ajoutent 83 bourgs-comtés ; les bourgs-comtés disposent de la totalité des pouvoirs locaux alors que les comtés se subdivisent en collectivités inférieures qui sont les bourgs, les districts urbains et les districts ruraux. Ces derniers regroupent à leur tour de nombreuses paroisses.

A tous ces niveaux, même à celui de la paroisse, il existe des conseils et des exécutifs élus, disposant de pouvoirs plus ou moins larges. La tutelle n'est jamais exercée par un fonctionnaire polyvalent comme en France. Il s'agit le plus souvent d'une tutelle indirecte, d'ordre essentiellement financier. Une analyse purement juridique ou financière de cette situation conduirait aisément à la conclusion que l'Etat par le poids de son intervention, en particulier de ses subventions, empiète peu à peu sur l'autonomie traditionnelle des pouvoirs locaux britanniques.

En réalité, le « Committee System » qui conduit à réunir au sein des commissions locales des élus et des fonctionnaires, joue largement en faveur de l'autonomie locale. Au lieu de chercher à délimiter très strictement les sphères d'influence des collectivités locales et de l'Etat, les Britanniques préfèrent rechercher au sein de comités spécialisés le consensus indispensable à la bonne marche de l'administration. Cette solution est d'autant plus réaliste qu'étant donné les moyens d'action considérables qui sont donnés aux collectivités locales, en Grande-Bretagne comme dans les autres pays visités, toute divergence fondamentale dans l'action des collectivités locales et dans celle des pouvoirs publics serait grave de conséquences.

Il est cependant un domaine où les collectivités locales traditionnelles ont dû s'effacer provisoirement devant un organisme nouveau, c'est celui des villes nouvelles. Il aurait été illusoire de confier la réalisation des villes nouvelles aux élus des collectivités rurales qui administreraient le site prévu pour les nouvelles implantations.

Des pouvoirs et des moyens importants qui sont évoqués par ailleurs ont été confiés à des « Development Corporations » dont le conseil d'administration est nommé par le Ministre du Logement et des Collectivités locales après consultation de ces dernières. A partir de cette nomination le conseil d'administration recrute lui-même son personnel et jouit d'une grande indépendance.

La « Development Corporation » a en effet, d'après la loi sur les villes nouvelles de 1946 : « la responsabilité de l'implantation et du développement de la ville nouvelle... et la possibilité de prendre les décisions nécessaires ou utiles à la ville ou à tout ce qui s'y rapporte ». D'une façon sommaire on peut dire qu'elle planifie et réalise l'ensemble de la ville nouvelle et gère la plus grande partie des logements, des bâtiments industriels, des bureaux et des commerces.

En principe la « Development Corporation » ne se substitue pas aux collectivités élues qui conservent leurs charges en matière d'équipement et leurs droits dans le domaine de la perception des impôts locaux. Ces collectivités (municipalités et comtés) et l'Etat réalisent et gèrent les équipements d'infrastructures et de superstructures publiques qui sont traditionnellement à leur charge.

Toutefois la « Development Corporation » peut — après accord du Ministre du Logement et des Collectivités locales — soit verser des subventions aux collectivités locales soit même se substituer à elles en cas de difficultés pour réaliser ou financer certains équipements. Elle peut éventuellement percevoir les taxes correspondantes.

D'une façon générale, il est à noter que les conflits d'attribution ont été extrêmement rares et que les relations entre les corporations et les autorités locales, malgré certaines réticences initiales, se sont progressivement améliorées. On n'a d'ailleurs pas hésité, en cas de nécessité, à modifier les limites administratives des comtés. Dans la plupart des cas, dès que la ville nouvelle a atteint une vingtaine de milliers d'habitants, on a créé une collectivité locale nouvelle, la municipalité urbaine ayant juridiction sur l'ensemble du territoire de la ville nouvelle.

Politique foncière

Cette annexe présente quelques données relatives à la procédure d'expropriation.

Angleterre.

Pour faciliter les opérations de réaménagement, en cas de refus du propriétaire de céder son terrain, l'exercice du droit d'expropriation assure la prise de possession avant qu'un accord sur le prix ne soit réalisé. L'indemnité d'expropriation est le prix que le terrain et les bâtiments auraient obtenu sur le marché libre. Cette somme est déterminée par l'expert foncier du district, qui est un fonctionnaire des Contributions, c'est-à-dire de l'Etat. Une exception à cette règle concerne les taudis à démolir en vue de leur réaménagement, en vertu de la loi sur le logement de 1957. Dans ce cas, sauf quelques exceptions mineures, seule la valeur du terrain est payée.

Hollande.

En 1901, un paragraphe spécial concernant l'expropriation en faveur du logement fut inséré dans la loi sur l'expropriation, promulguée en 1851. A mesure que des réglementations de plus en plus nombreuses concernant l'urbanisme étaient incluses dans la loi sur le logement, ce paragraphe spécial a été graduellement étoffé. La loi pose pour principe que rien ne peut être exproprié, du moins en ce qui concerne le logement, sans le consentement de la Couronne, et que les propriétaires des biens expropriés doivent recevoir une indemnité pleine et entière. En conséquence, la compensation couvre à la fois la valeur du terrain et celle des bâtiments et, lorsqu'il s'agit de bâtiments commerciaux ou de bureaux, les dommages commerciaux subis.

Bien que la loi stipule que l'indemnité soit fondée sur la « valeur réelle » des biens expropriés, celle-ci ne correspond pas toujours exactement à la valeur marchande. Elle est fixée par un juge indépendant sur rapport d'experts.

Toute parcelle bâtie ou non, incluse dans un plan d'urbanisme, peut être expropriée. Le programme d'expropriation est fixé par le Conseil municipal et approuvé par la Couronne. Les expropriations faites pour des motifs d'aménagement urbain affectent généralement une étendue assez vaste, variant de plusieurs hectares à un millier d'hectares dans certains cas.

Suède.

L'insuffisance de la législation existante a amené la ville de Stockholm qui procédait à la restructuration du centre de Stockholm à susciter la promulgation de la nouvelle loi d'expropriation par zone en 1953. En 1955, la ville de Stockholm a pu ainsi engager l'acquisition de 124 immeubles pour 130 millions de Francs. L'autorisation d'exproprier est valable pour 5 ans et éventuellement renouvelable.

L'indemnité d'expropriation est calculée d'après l'utilisation antérieure du terrain. La loi n'exige pas la publication préalable d'un plan d'urbanisme définitif et permet une mise au point et une évolution de celui-ci au cours de la procédure et des premiers travaux. L'esquisse provisoire qu'il faut joindre à la demande d'autorisation d'exproprier reste un document confidentiel connu seulement du Directeur de l'urbanisme et du Ministre.

La loi d'expropriation par zone donne à la ville la possibilité d'acquérir non seulement les immeubles à l'intérieur de la zone à rénover, mais aussi dans le voisinage, où une plus-value foncière importante est prévue. La coutume veut qu'à Stockholm dans ce cas la Commission municipale des Domaines de la Ville demande l'autorisation d'acquérir au Conseil municipal.



Une architecture classique dans un site respecté

Le financement

L'examen de l'organisation administrative locale en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas et en Suède révèle l'ampleur et la diversité des moyens mis par ces pays à la disposition de leurs collectivités locales. L'étude sommaire des problèmes financiers locaux complète cette impression générale de villes sûres d'elles-mêmes et de leurs moyens.

Ce qui frappe l'observateur français, accoutumé au champ d'action étroitement limité et contrôlé des communes françaises, c'est la diversité des équipements entrepris par les collectivités locales des pays visités. Dans certains cas extrêmes le champ d'activité des communes apparaît presque universel. L'examen des différents chapitres figurant dans les budgets des grandes métropoles du Nord permet de se rendre compte de l'ampleur des tâches assumées par les autorités locales ; mais en marge de cette constatation comptable, les entretiens qu'ont eus les membres du voyage avec les responsables locaux qui les recevaient leur ont révélé une liberté de style qui ne va pas sans liberté de manœuvre et sans indépendance financière. La diversité du champ d'action ouvert à l'initiative locale a en effet pour condition première l'abondance et la variété des sources de financement.

I - La variété des sources de financement

Les sources de financement des collectivités locales sont schématiquement :

- l'impôt,
- les subventions,
- l'emprunt,
- les tarifs et participations diverses.

La situation des pays visités semble se caractériser par une diversité de ressources plus grande qu'en France. Un effort d'imagination particulier a été tenté aussi bien en matière fiscale qu'en matière d'emprunt. Le principe d'une tarification au coût réel des services publics est depuis longtemps appliqué.

Fiscalité.

Dans le domaine fiscal c'est incontestablement la Suède qui offre l'exemple le plus original. Les communes bénéficient en effet d'un impôt proportionnel au revenu de quelque origine qu'il soit (travail ou capital) dont elles peuvent fixer

librement le taux à l'intérieur d'une fourchette qui va de 9 à 22%. Il s'agit là d'un impôt particulièrement lourd qui absorbe entre le 1/10^e et le 1/5^e du revenu imposable (17% pour la ville de Stockholm).

A côté de l'impôt sur le revenu existe un impôt foncier portant sur la valeur des biens immobiliers telle qu'elle est évaluée par l'administration tous les cinq ans. Il ne s'agit pas à proprement parler d'un impôt sur le capital, mais d'un impôt forfaitaire sur le revenu car on évalue forfaitairement à 2% de sa valeur vénale le produit annuel retiré d'un immeuble.

Aux Pays-Bas, la fiscalité locale ne joue qu'un faible rôle : en 1965, les recettes ordinaires des communes se répartissaient comme suit :

	Millions de francs
a - Prélèvements effectués par la commune elle-même	455
b - Principal et centimes additionnels de l'impôt foncier et de la contribution personnelle	196
c - Revenus provenant d'entreprises et de biens, y compris les intérêts	84
d - Prestations du fonds communal, non compris les prestations destinées à l'enseignement primaire, comprises sous e	2.960
e - Prestations ayant un but déterminé et contributions ..	2.170
	5.865

Le fonds communal est alimenté par une fraction déterminée des revenus des impôts d'Etat, à l'exception de quelques impôts de peu d'importance. La loi de 1960 sur les rapports financiers a fixé cette fraction à 13,54%, soit 3.570 millions de francs pour 1967.

En Grande-Bretagne, l'essentiel des ressources fiscales des collectivités locales provient de l'impôt direct (rate). Comme en France, il s'agit d'un impôt réel fondé sur la valeur locative théorique. L'assiette de l'impôt est constituée par le loyer qu'un propriétaire peut « raisonnablement » tirer de son bien. C'est une « valeur fictive » purement fiscale qui permet de frapper inégalement les diverses catégories de contribuables et qui doit être périodiquement réévaluée. L'habitation supporte près de la moitié de l'impôt, ainsi qu'en France où l'industrie et le commerce, par le jeu de la patente, fournissent de 50 à 60% des recettes communales. Il est à noter qu'à niveau de service équivalent la charge des impôts locaux dans les villes nouvelles est sensiblement la même que dans les villes plus anciennes.

Subventions.

Les subventions spécifiques, c'est-à-dire grevées d'une affectation précise, sont un moyen d'intervention efficace de l'Etat. A l'inverse, elles limitent les possibilités d'initiative et de choix des collectivités locales.

En France, les subventions d'équipement représentent à peu près le quart des dépenses d'investissement des collectivités locales. Il ne semble pas qu'on atteigne cette proportion dans aucun des pays visités. Certes les subventions de fonctionnement sont généralement plus importantes qu'en France. Le budget ordinaire de la ville d'Amsterdam par exemple comporte près de 20% de subventions. Mais

les subventions de fonctionnement sont celles qui portent le moins atteinte à l'autonomie communale, puisqu'elles ne visent pas à orienter son développement, mais seulement à compenser certaines charges courantes (police, enseignement, sécurité sociale à Amsterdam).

En Suède, la participation de l'Etat aux charges courantes des communes bénéficie surtout aux collectivités rurales pour qui les subventions représentent environ 30% du total des recettes. Cette proportion s'abaisse à 14% pour les villes et à 10% pour les provinces (Landstings) mais elle a tendance à augmenter.

C'est en Grande-Bretagne semble-t-il que les subventions de fonctionnement atteignent la proportion la plus élevée : 42% des recettes courantes des collectivités locales. En réalité cette situation entraîne une moins grande dépendance de ces collectivités à l'égard de l'Etat qu'on ne pourrait le croire, car il s'agit surtout de subventions globales accordées aux collectivités sans que l'affectation en ait été prévue en détail par les différents ministères.

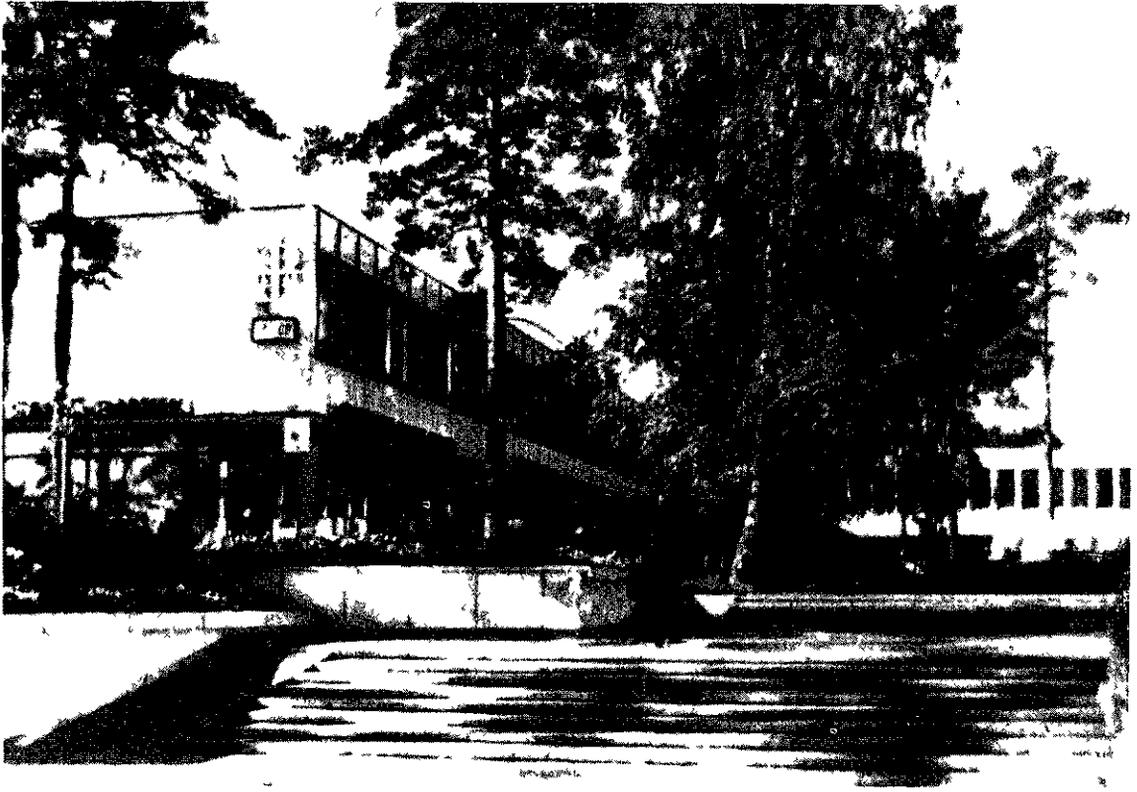
Les subventions spécifiques (il en existe une trentaine : police, voirie, repas scolaire, etc...) ne représentent que 30% des subventions de fonctionnement ; le reliquat est constitué par des subventions globales, sans affectation. La subvention générale représente à elle seule 57% des subventions de fonctionnement accordées aux collectivités locales britanniques. Elle ne peut bénéficier qu'aux collectivités les plus importantes : les comtés et bourgs-comtés, qui assurent les services les plus coûteux (santé, éducation). Les 13% restant correspondent à une subvention globale pour insuffisance fiscale qui peut être accordée à toutes les collectivités, à l'exclusion des paroisses, en fonction de leurs facultés contributives respectives.

Alors qu'en France les subventions de fonctionnement ne représentent qu'une part modeste des recettes ordinaires des collectivités, elles sont importantes dans tous les pays visités. Il semble que cette situation s'accommode assez bien d'une large autonomie locale, beaucoup mieux en tout cas que la pratique française des subventions d'équipement. Les pays visités considèrent notamment que les décisions financières relatives à l'équipement urbain doivent être décentralisées. Or, les subventions d'équipement permettent aux administrations centrales d'évoquer à leur niveau les décisions principales d'investissement.

Pendant longtemps la ville de Stockholm n'a reçu aucune subvention d'équipement. Dans un budget récent les subventions d'équipement de l'Etat ne s'élevaient qu'à 105 millions de couronnes sur un budget d'investissement total de près de 800 millions de couronnes.

Dans le budget d'équipement de la ville d'Amsterdam, il n'existe pas de subventions de l'Etat, mais simplement des avances remboursables. On considère en effet que le mode normal de financement du développement urbain n'est ni l'impôt ni la subvention, mais l'emprunt.

A Londres les subventions et prêts gouvernementaux ne représentent que 18 millions de £ sur les 245 millions de £ (3,4 milliards de Francs) du budget total du Greater London Council. Par ailleurs, il est à noter que les villes nouvelles s'intègrent sans difficulté dans le système existant. Les collectivités locales intéressées (municipalité et comté) reçoivent les subventions normales de l'Etat — avec parfois des subventions complémentaires de la « Development Corporation » — pour les équipements qui sont à leur charge. Il arrive d'ailleurs que la Corporation soit maître d'œuvre pour certains de ces équipements sans que cela modifie la répartition des charges financières.



Un aspect du centre de Tapiola

Emprunt.

Dans toutes les villes étudiées le niveau de l'endettement par habitant est nettement supérieur à celui qu'on peut constater dans les villes françaises. En comparant les budgets de Marseille et de Toulouse en 1964 au budget de Coventry (330.000 hab.) en 1965-1966, on s'aperçoit que la dette en capital de la ville de Coventry est près de 7 fois supérieure à celle de Toulouse et 8 fois plus importante que celle de Marseille. La charge d'intérêts par habitant n'était que de 19 F à Marseille et 23 F à Toulouse contre 146 F à Coventry. A Stockholm en 1965 elle était de 117 F.

Dans les pays visités les équipements urbains sont en général financés par l'emprunt et l'on estime traditionnellement qu'un investissement qui engage l'avenir doit être supporté par un financement à long terme.

En Suède et aux Pays-Bas il existe de longue date des organismes spécialisés dans le crédit aux collectivités locales. La Banque des communes néerlandaise, fondée par les communes avec participation de l'Etat sous la forme d'une société anonyme, jouit du monopole du crédit à l'égard des communes néerlandaises. Elle tire près de la moitié de ses ressources d'emprunts obligataires qu'elle place auprès des investisseurs institutionnels.

L'analyse des comptes simplifiés des collectivités locales britanniques pour 1961-1962 montre que les emprunts représentaient 82% des dépenses d'équipement des collectivités locales, la part des subventions n'étant que de 2,5%. Ces collectivités ont un accès très libre et très aisé au marché financier. Elles peuvent ainsi y négocier les emprunts dont les taux et la durée correspondent le mieux à leurs besoins. Leurs fonds d'emprunt ne se trouvent pas obligatoirement placés au Trésor

public mais dans les établissements bancaires de leur choix. Elles ont recours au marché monétaire pour financer leur trésorerie d'où l'importance de la dette flottante des collectivités britanniques.

En dehors du système bancaire, il existe une institution de droit public, le Public Works Loan Board qui peut octroyer un certain contingent de prêts fixé annuellement par le Parlement et prélevé sur les ressources en capital du budget national. Cette institution ne joue encore qu'un rôle supplétif dans le domaine du crédit aux collectivités locales.

Les villes nouvelles bénéficient d'un régime d'exception qui leur assure un financement important à des taux très avantageux tout en leur laissant une grande liberté d'action. Conformément aux recommandations de la Commission Reith et à la loi de 1946, les dépenses de capital — et même, en première phase, de fonctionnement — de la « Development Corporation » sont couvertes par des prêts du Trésor. Ces prêts ont une durée de 60 ans avec un différé d'amortissement non fixé a priori dont nous verrons ci-dessous qu'il dépend de l'équilibre financier de la ville nouvelle. Le taux des prêts dépend des circonstances économiques : alors qu'il était de 3% en 1947, il est aux alentours de 6% depuis 1957. Le montant total des prêts atteignait fin 1964 5,5 milliards de Francs et augmentait d'environ 0,5 milliard par an.

La « Development Corporation » soumet son projet de budget annuel au Ministre du Logement et des Collectivités locales. Après l'approbation de celui-ci elle obtient sans difficultés les prêts qu'elle demande au Trésor. Il est à noter que ce contrôle a été suffisamment souple pour permettre à la Corporation de financer, entièrement ou partiellement, divers équipements sociaux et sportifs comme le golf de Harlow et la piscine de Crawley.

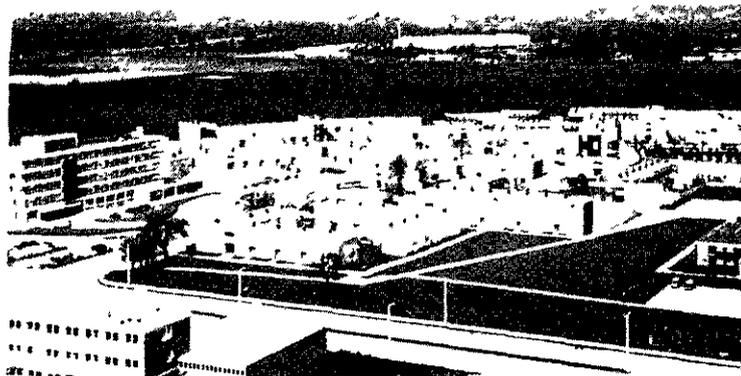
Le bilan financier d'une ville nouvelle passe par trois phases successives :

- une période de démarrage de 5 à 10 ans pendant laquelle la Corporation doit emprunter au Trésor pour payer les intérêts des emprunts principaux ;
- une période intermédiaire d'une durée analogue au cours de laquelle la Corporation épure ses arriérés d'intérêts ;
- la période d'équilibre pendant laquelle la Corporation utilise l'excédent de son compte d'exploitation au remboursement en capital des emprunts principaux.

C'est ainsi que Harlow, créée en mai 1947, a atteint la deuxième phase en 1954 et la troisième en 1961 alors que Cumbernauld, créée en février 1956, est encore dans la période de démarrage. En revanche Crawley, où la « Development Corporation » n'a construit elle-même que très peu d'usines, n'atteint que maintenant sa période d'équilibre alors qu'elle a été créée en 1947 comme Harlow.

Malgré des différences structurelles notables en matière de crédit entre les pays visités, un point commun apparaît : le recours très large à l'emprunt pour financer le développement urbain. Cette règle de gestion financière explique l'endettement important des grandes villes. Aussi pour faire face aux charges de cet endettement, les responsables locaux ont-ils été conduits à rechercher dans l'établissement de tarifs de service public réalistes des ressources susceptibles d'aider à l'amortissement des équipements nouveaux.

*Un quartier nouveau
de Basildon*



Tarifs et participations.

Le principe de vérité des prix réaffirmé par notre V^e Plan ne paraît jamais avoir été perdu de vue par les responsables des grandes villes visitées. A Amsterdam les différents services publics jouissent de l'autonomie financière et doivent en principe équilibrer leur budget en recettes et en dépenses. C'est le cas notamment des services du gaz, de l'électricité, du port, des eaux, des transports, etc. Seul le solde positif ou négatif de ces budgets doit apparaître au budget de la ville. Il s'agit en somme de budgets annexes.

La gestion des services municipaux est en général équilibrée, puisqu'en 1962 elle ne faisait apparaître qu'un déficit de 3,6 millions de florins, ce qui est peu de chose rapporté à un budget municipal ordinaire de 480 millions de florins. Cependant, il semble que dans le domaine du transport public de voyageurs une gestion équilibrée s'avère difficile. Aussi bien à Coventry et à Stockholm qu'à Amsterdam on note l'existence d'un léger déficit dans ce domaine.

La gestion des services d'eau et d'assainissement est en revanche plus souvent équilibrée qu'en France. En Suède où 91% des logements disposaient en 1960 de l'eau courante et étaient reliés à un réseau d'égout, le principe est que l'usager supporte sous forme de redevances calculées d'après les quantités d'eau qu'il consomme, le financement non seulement de l'adduction d'eau, mais aussi de l'assainissement.

A Londres, le « Metropolitan Water Board » finance les équipements nécessaires à l'alimentation en eau et à l'assainissement d'une population de près de 7 millions d'habitants, grâce à l'auto-financement et à l'emprunt. Les dépenses d'exploitation sont couvertes presque complètement par la vente de l'eau soit au forfait, en pourcentage du loyer taxable, soit au compteur. Seuls les gros utilisateurs (30% des recettes) payent leur consommation proportionnellement au volume constaté au compteur. Pour les usages domestiques (70% des recettes) il n'existe pas de compteurs. La redevance de chacun est calculée en fonction de la valeur locative taxable des locaux occupés, à un taux qui varie avec les prévisions de dépenses de l'année. On voit donc que la tarification n'est pas fonction de la consommation réelle pour la plupart des utilisateurs.

A La Haye, on pratique un système de tarification original. Il existe partout des compteurs, mais la facturation du m³ d'eau consommé est modulée en fonction de la valeur locative des locaux.

A côté de ces procédés tarifaires, les grandes villes visitées emploient diverses méthodes pour récupérer les charges d'infrastructure qu'elles ont engagées. Nous avons vu précédemment comment la pratique des baux emphytéotiques permet aux communes, non seulement de ne pas être victime de la spéculation foncière, mais au contraire de bénéficier elles-mêmes de la valorisation des terrains urbains par le jeu de la révision périodique de la redevance emphytéotique qui leur est versée par les usagers des terrains et des immeubles. Nous verrons rapidement à la fin de cette annexe d'autres moyens utilisés pour récupérer une partie des charges d'infrastructure, notamment dans le cas des villes nouvelles anglaises.

II. - Diversité des équipements financés par les collectivités locales

A l'extrême variété des sources de financement correspond une grande diversité des équipements financés par les villes. Le champ d'action ouvert aux responsables locaux est si large qu'on peut parfois parler d'une véritable universalité du domaine d'intervention des collectivités locales, aussi bien en ce qui concerne les dépenses courantes que pour les dépenses d'équipement.

Construction.

C'est dans le domaine de la construction que les collectivités locales visitées font porter leur principal effort d'équipement en utilisant, le plus souvent, des systèmes de financement à long terme très avantageux.

Nous avons déjà noté qu'aux Pays-Bas plus de la moitié des logements sont actuellement construits par les communes et les sociétés à but non lucratif qui dépendent d'elles. Il existe d'ailleurs une forme d'encouragement laissée à l'initiative des collectivités locales qu'il est utile de souligner : ces communes néerlandaises peuvent garantir l'emprunt hypothécaire contracté pour l'achat d'un logement individuel dans la proportion de 90%, le risque qui résulte de la garantie ainsi donnée par la commune étant couvert pour moitié par l'Etat.

Le rôle important des sociétés communales et des sociétés coopératives dans la construction de logements en Suède s'explique en partie par le fait qu'elles bénéficient d'une part plus importante des prêts bonifiés de l'Etat à 4%. Le gouvernement fixe un prix plafond — actuellement 690 Francs au m² — et prête 30% de cette somme à 4% sur 30 ans.

Les organismes constructeurs peuvent bénéficier d'un premier prêt privé de 30 ans à 7% pour un montant de 60% du prix plafond. Une bonification du gouvernement permet de ramener ce taux à 4% pendant les cinq premières années. Il existe également des prêts complémentaires privés de 30 ans à 7% permettant dans certains cas de couvrir une partie de la différence entre le prix réel et le prix plafond.

La plupart des logements construits en Suède sont loués et les loyers demandés par les constructeurs doivent assurer la rentabilité des opérations et, parfois, couvrir certaines charges d'équipement. D'une façon générale les sociétés pratiquent une certaine péréquation des loyers qui atteignent un ordre de grandeur annuel de

65 Francs par m², y compris les charges, dans le cadre d'un marché dont l'unité semble largement réalisée.

A Tapiola la Fondation pour le logement, qui ne bénéficie elle-même que de prêts à court terme à 7,5%, revend les terrains équipés aux constructeurs mais contrôle les plans de détail et choisit les attributaires des logements dont 90% sont vendus à des prix qui étaient en 1965 de l'ordre de 1.000 Francs par m². 80% des logements construits sont à caractère social (organisation Arava) et reçoivent des prêts publics. Ceux qui sont loués (10% du total général) bénéficient d'un prêt gouvernemental couvrant 60% du coût de la construction. Les autres (70% du total général) sont vendus à des particuliers qui reçoivent :

- un tiers du prix total sous forme d'un prêt public à 35 ans à 4% ;
- un tiers par un prêt privé de 10 ans à 7,5%.

Le tiers restant constitue l'apport personnel qui peut être couvert à environ 50% par un prêt complémentaire.

Pour les 20% de logements qui ne s'inscrivent pas dans le cadre des programmes Arava, l'apport personnel des acheteurs peut atteindre 80% du prix total.

Nous avons déjà indiqué qu'en Grande-Bretagne les collectivités locales assuraient la construction de près de 40% des logements auxquels il faudrait ajouter ceux construits par les « Housing Associations ». Les collectivités locales accordent aux ménages modestes des prêts hypothécaires qui peuvent atteindre la valeur du logement à acheter ; elles ont également la possibilité de garantir une partie des emprunts contractés auprès d'une « Building Society ».

Dans les villes nouvelles la « Development Corporation » réalise environ 85% des logements. Elle peut soit louer ces logements, soit les vendre, soit louer à des promoteurs publics ou privés des terrains pour construire.

Environ 10% des logements dans les villes nouvelles voisines de Londres sont actuellement vendus à des prix de l'ordre de 800 Francs au m², mais cette proportion augmente dans les villes en fin de réalisation. La tendance actuelle des Corporations semble être de garder la propriété du terrain et de louer ce dernier de façon à éviter que le logement soit revendu à quelqu'un qui ne travaille pas dans la ville nouvelle.

Les loyers des logements construits par la Corporation sont fixés de façon à couvrir entièrement les coûts d'acquisition et de viabilisation du terrain ainsi que le coût de construction sans participation aux équipements généraux. Ils sont diminués par une subvention gouvernementale attribuée à la plupart des logements neufs britanniques pendant 60 ans et dont le montant annuel est actuellement d'environ 550 Francs. Le principe d'équilibre des loyers et des charges directement liées au logement n'est toutefois pas respecté en Ecosse où, d'une façon générale, les loyers ont toujours été extrêmement bas. Le déficit correspondant est couvert par des emprunts supplémentaires au Trésor et, pour une faible partie, par des subventions des autorités locales. C'est ainsi que Glasgow verse une subvention annuelle de 170 Francs par logement à la Corporation de Cumbernauld.

La plupart des villes nouvelles ont dû pratiquer une péréquation, partielle ou totale, entre les loyers des logements construits à des dates différentes. Le loyer annuel moyen en 1964 était de 15 Francs par m² à Crawley alors qu'en 1965 il variait de 6 à 12 Francs par m², selon le revenu du ménage, dans la ville nouvelle écossaise de Cumbernauld.

Autres équipements.

Les collectivités locales des pays visités ne se contentent pas de jouer un rôle primordial dans le domaine de la construction de logements. Elles réalisent également la quasi-totalité des infrastructures et des superstructures nécessaires. C'est ainsi que la ville d'Amsterdam équipe tous les terrains qu'elle cède à bail aux constructeurs. La ville de Stockholm est aussi un « aménageur » important, mais elle n'a pas le monopole dont dispose la ville d'Amsterdam dans le domaine de l'aménagement.

En principe le coût des équipements de superstructures ne devrait pas peser sur les constructeurs. C'est le cas aux Pays-Bas où les dépenses de superstructures sont considérées comme des dépenses publiques normales, pour lesquelles aucune contribution particulière ne doit être demandée aux occupants des logements neufs ou, ce qui revient au même, aux constructeurs.

En Suède les communes financent les équipements scolaires, socio-culturels et sportifs alors que les équipements hospitaliers sont à la charge des provinces. Elles sont également amenées à accorder leur garantie aux emprunts contractés par les sociétés municipales. Ces dernières, de même que les sociétés privées, ne réalisent pas seulement des logements mais également des équipements pour lesquels elles ne peuvent en principe recevoir de prêts gouvernementaux.

Il existe toutefois une exception pour les grands centres commerciaux. C'est ainsi que le centre de Farsta, réalisé par un groupe de six sociétés privées, a coûté 150 millions de Francs dont 75% ont été couverts par des prêts d'Etat.

En Grande-Bretagne la situation est moins nette en ce qui concerne les opérations d'urbanisation de type classique. En revanche, dans les villes nouvelles, les logements ne subissent pas la charge des équipements généraux.

La « Development Corporation » calcule les loyers des usines, des commerces et des bureaux, dans la mesure où elle les construit elle-même, de façon à couvrir les charges liées aux infrastructures principales et aux équipements généraux. C'est ainsi qu'à Harlow en 1964-1965 les loyers industriels représentaient 67% des ressources autres que les loyers des logements alors que les loyers commerciaux formaient 31% de ces mêmes ressources. La faiblesse de la part restante illustre bien le peu d'importance des activités de bureaux dans ces villes nouvelles surtout industrielles. Cet exemple montre l'importance pour les villes nouvelles britanniques d'être propriétaires des locaux commerciaux et industriels et explique le fait que Harlow ait atteint son équilibre financier bien avant Crawley qui s'était bornée, dans une large mesure, à louer des terrains aux industriels désirant construire.

Les Équipes de conception et de réalisation

Divers passages de ce rapport ont souligné la liberté d'action des collectivités locales et autres organismes aménageurs et le volume des dépenses consacrées à l'urbanisme dans les pays visités. Cette constatation se retrouve au niveau des équipes d'études et le visiteur français ne peut manquer d'être frappé par l'ampleur de la mission et par l'importance des moyens financiers et humains de ces équipes.

I. - Une mission très vaste

Dans chacun des pays visités, la mission impartie à l'équipe d'étude comprend le plus souvent — à des degrés différents selon les pays et la portée des études — non seulement la conception mais aussi la réalisation.

Les Pays-Bas.

Les communes néerlandaises sont responsables — avec un contrôle possible des autorités provinciales — de l'établissement de plans de structure et de plans d'affectation des sols. Si elles ont toutes une politique active dans le domaine de l'aménagement urbain, il faut souligner que les services municipaux d'urbanisme d'Amsterdam et de Rotterdam ont une mission plus large et une action sensiblement plus efficace que ceux de cités comme Utrecht où la poussée urbaine est relativement désordonnée et laisse une grande liberté d'action aux sociétés financières.

Une ville comme Amsterdam détient un véritable monopole en matière d'aménagement et équipe les terrains sur lesquels elle a décidé de construire pour les céder à bail aux promoteurs.

Pour la création de nouveaux quartiers périphériques le service municipal d'urbanisme d'Amsterdam commence donc par élaborer un programme et un schéma de structure au 1/10.000. Ce schéma est ensuite soumis à des calculs de trafic — sur la base d'une densité moyenne de 40 logements à l'hectare — puis à l'approbation de la municipalité. Le service établit ensuite un plan de zonage simple sans trop préciser les densités. Le plan d'affectation devient opposable aux tiers après approbation par les autorités provinciales.

Le service municipal établit enfin pour une opération donnée, dans le cadre du plan précédent, un plan-masse. Il pousse parfois les études jusqu'à la réalisation complète des logements ou des équipements publics. Dans d'autres cas le plan-masse est discuté entre les architectes privés et l'équipe de la municipalité mais les modifications sont rares.

Le processus précédent est un peu plus compliqué lorsque les extensions périphériques d'Amsterdam s'étendent sur plusieurs communes mais les études restent confiées au bureau d'urbanisme d'Amsterdam sous le contrôle des communes intéressées.

La Suède.

En 1952 la Municipalité de Stockholm avait publié un plan d'importance régionale puisqu'il touchait 29 communes. Peu de temps après les 48 communes de la région de Stockholm ont fondé — à l'initiative du Gouvernement qui participe pour moitié aux frais — un Conseil du plan régional. Celui-ci a constitué un bureau d'urbanisme chargé d'élaborer un plan régional devant être soumis aux communes qui peuvent l'adopter ou le rejeter car il n'existe pas d'organisme régional ayant un pouvoir de décision. La création d'un tel organisme — responsable des problèmes de transport, de logement, de santé et de politique foncière — est actuellement prévue à la demande même des communes qui y perdront pourtant une partie de leur autonomie.



VASTERTORP — Banlieue moderne de Stockholm avec metro aérien

La commune est en effet l'autorité responsable en matière de planification urbaine. Elle élabore un plan général portant sur 15 ou 20 ans et donnant les grandes lignes du développement urbain dans l'espace et dans le temps. Ce plan est pratiquement en révision permanente.

La commune établit également un plan de détail qui détermine l'utilisation des terrains et engage juridiquement la commune et les propriétaires. Ceux-ci ou les autorités supérieures peuvent d'ailleurs demander l'établissement d'un tel plan mais la commune reste maîtresse de son contenu.

A Stockholm, pour une opération donnée, le bureau municipal d'urbanisme établit un plan directeur et une maquette. La réalisation est le plus souvent confiée

à l'une des quatre sociétés municipales mais, dans tous les cas, le plan de détail est l'objet d'une discussion entre le bureau municipal et la société de construction, qu'elle soit publique ou privée.

La Finlande.

La commune est responsable de l'établissement de plans généraux et de plans de détail qui deviennent opposables aux tiers après approbation ministérielle.

Ces plans sont encore rares alors qu'il existe de nombreux plans régionaux en cours d'élaboration par des groupements de municipalités. Dans le cas particulier d'Helsinki, il existe deux plans régionaux en cours d'élaboration dont l'un prévoit, pour la première fois en Scandinavie, la création de villes nouvelles autonomes. Ce dernier plan est étudié par l'Association pour le logement, société privée sans but lucratif qui réalise Tapiola.

La Grande-Bretagne.

Le rôle important dévolu aux collectivités locales scandinaves inclut en général — sauf l'exception de Tapiola — celui de maître d'ouvrage alors que le rôle de maître d'œuvre est partagé entre plusieurs sociétés de construction, le plus souvent publiques. Il n'en est pas de même en Grande-Bretagne où la différence d'ampleur du phénomène de croissance urbaine et la volonté de réaliser des villes nouvelles importantes et autonomes ont conduit à confier à un organisme public, soumis à la tutelle de l'Etat — la « Development Corporation » — le double rôle de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre.

La Corporation est en effet responsable de la planification et de la réalisation de l'ensemble de la ville nouvelle ainsi que de la gestion de la plus grande partie des logements, des bâtiments industriels, des bureaux et des commerces.

Dès sa nomination la « Development Corporation » fait appel à un urbaniste extérieur connu pour élaborer un plan directeur au 1/10.000 de la ville nouvelle comportant un zonage sommaire et les principales infrastructures. L'élaboration de ce plan-masse prend en général 1 à 2 ans à l'équipe dirigée par cet urbaniste qui reste ensuite conseiller de la Corporation. La Corporation établit avec son propre personnel au fur et à mesure du développement de la ville les plans-masse des îlots et les plans de détail des constructions. Elle fait parfois appel pour des travaux précis à des bureaux d'études privés soit directement, soit par voie de concours comme pour la « casbah » d'Harlow.

La Corporation est responsable non seulement de la planification mais aussi de la réalisation de la ville nouvelle. Elle contrôle strictement tous les projets de construction et dispose d'un droit de veto. Son rôle dans ce domaine n'est d'ailleurs pas seulement négatif puisqu'elle réalise directement certains équipements publics, 85% environ des logements et une très grande partie des commerces. La situation est moins nette en ce qui concerne les bureaux — peu nombreux — et les zones industrielles.

Pour ces dernières les terrains sont équipés par la Corporation qui les loue aux industriels ou construit dessus des usines qu'elle vend ou qu'elle loue. Compte tenu de l'importance des ressources procurées par les loyers industriels, il semble que les Corporations aient de plus en plus tendance à construire elles-mêmes et à louer les bâtiments industriels.

	TOTAL CUMULE					
	1955	%	1960	%	1965	%
Development Corporations	31 076	82,1	77 775	85,8	125 410	85,0
Collectivités locales	6 544	17,1	9 779	10,4	12 840	8,8
Entreprises privées	688	1,8	3 483	3,8	9 209	6,2
TOTAL	38 308	100	91 037	100	147 459	100

**LOGEMENTS CONSTRUITS DANS L'ENSEMBLE
DES VILLES NOUVELLES BRITANNIQUES**

II. - Des moyens importants

Malgré la diversité des modes d'organisation administrative des pays visités les collectivités locales ou les organismes parallèles disposent en matière d'urbanisme de moyens importants tant sur le plan financier que sur le plan humain. Pour illustrer l'importance de ces moyens, il suffit de citer rapidement quelques exemples qui montreront le nombre et la valeur des hommes qui constituent ces équipes pluridisciplinaires d'urbanisme.

Les Pays-Bas.

Les services techniques de la ville de Rotterdam comprennent, à côté des services du logement, des travaux publics et de l'inspection des constructions, un service d'urbanisme d'environ 300 agents répartis en plusieurs sections :

- études générales (25 personnes) ;
- plans directeurs (35 personnes) ;
- études de circulation (?) ;
- plans de détail (30 personnes) ;
- service foncier (80 personnes) ;
- gestion du domaine municipal (50 personnes) ;
- section financière (25 personnes) ;
- secrétariat (40 personnes).

A Amsterdam le département des travaux publics compte 3.650 personnes (dont 1.800 ouvriers pour l'exécution des travaux) sur un total de 26.000 fonctionnaires municipaux. Ce département groupe, sous l'autorité d'un directeur général et de trois directeurs adjoints, les services suivants :

- urbanisme ;
- infrastructures ;
- bâtiments publics ;
- service foncier et financier ;
- administration générale.

Le service d'urbanisme qui a été créé sous forme autonome dès 1930 comprend 150 personnes et travaille en étroite liaison avec les autres services, notamment en ce qui concerne les études de transport et les problèmes fonciers.

La Suède.

Nous avons déjà souligné la liberté d'action et l'importance des moyens financiers des communes suédoises. Ceux-ci se retrouvent au niveau des services techniques communaux et des sociétés communales qui sont fort actives.

A Stockholm, un comité spécial nommé par le Conseil municipal surveille la politique d'urbanisme et choisit pour la mettre en œuvre une personnalité d'envergure, le Directeur de la construction, qui est nommé pour six ans. Celui-ci a sous ses ordres 400 personnes dont une centaine travaille plus directement sur les problèmes d'urbanisme.

La réalisation est confiée le plus souvent à des sociétés municipales comme la Svenska Bostäder qui emploie 1.800 personnes et qui réalise annuellement environ 10% des logements de Stockholm ainsi que des équipements importants comme les centres de Vällingby et de Skärholmen.

La Finlande.

La cité-jardin de Tapiola qui compte 17.000 habitants est un cas remarquable car elle a été conçue et réalisée par une société privée sans but lucratif, la Fondation pour le Logement.

Cette Fondation remet la gestion des quartiers, au fur et à mesure de leur construction, à des associations de résidents qui sont responsables de l'entretien des infrastructures et des superstructures et de la gestion des services communs.



Maison individuelle a Tapiola



Le centre de Tapiola

La Fondation peut donc limiter son effort à la conception et à la construction pour lesquelles elle emploie une trentaine de personnes dont six architectes et cinq ingénieurs. En ce qui concerne la conception elle sous-traite certaines études d'urbanisme et la plus grande partie des études d'architecture soit en faisant appel à des agences locales d'architectes soit par voie de concours comme pour le centre même de Tapiola.

Cette organisation permet de faire une large place à la recherche car Tapiola veut être un laboratoire d'architecture et d'urbanisme.

La Grande-Bretagne.

Le Conseil d'administration de la « Development Corporation » d'une ville nouvelle comprend un maximum de neuf membres nommés par le Ministre de la Construction et des Collectivités locales après consultation des dites collectivités. C'est ce Conseil qui choisit un Directeur général qui recrute ensuite le reste du personnel sous le contrôle du Conseil d'administration.

Le personnel (1) de la « Development Corporation » croît très rapidement pour atteindre 300 personnes pendant la période de construction intense (voir exemple ci-dessous). Il décroît ensuite plus lentement puisque la ville nouvelle de Crawley, qui est en voie d'achèvement et qui est passée sous l'autorité de la « Commission for New Towns » depuis 1964, utilisait encore en 1966 une équipe de 150 personnes.

Le Directeur général est assisté par un architecte en chef, un ingénieur en chef, un directeur administratif, un directeur financier et un responsable des rela-

(1) Les chiffres cités dans cette sous-partie ne prennent pas en compte le personnel de la Corporation chargé exclusivement de l'entretien des logements et de certains équipements, soit environ 30 personnes à Harlow en 1965.

lions extérieures qui dirigent en période de pointe une soixantaine de cadres formant une équipe pluridisciplinaire homogène et de valeur comme celle de Harlow qui comprenait notamment en 1965 : 16 architectes, 14 ingénieurs, une dizaine de cadres financiers et plusieurs spécialistes des relations sociales.

Dans le domaine des études plus générales, il convient de citer l'étude de l'équipe du Professeur Buchanan sur la région Southampton-Portsmouth où il était envisagé d'implanter une ville nouvelle de plusieurs centaines de milliers d'habitants. L'équipe a commencé par mettre en cause et approfondir les données démographiques et économiques qui lui étaient fournies. Elle a procédé ensuite à une étude poussée de structures urbaines théoriques avant d'examiner leur application au terrain en fonction des résultats démographiques et économiques de la première phase de l'étude.

Cette étude préliminaire a coûté 1,7 milliard de Francs et a pris 18 mois à une équipe pluridisciplinaire de 14 cadres. Elle a en revanche ouvert des perspectives méthodologiques nouvelles tout en permettant le lancement d'études plus approfondies sur la région intéressée à partir de données valables et contrôlées. Cet exemple illustre bien une approche sérieuse des problèmes d'urbanisme où l'on ne se soucie guère des études de compilation remarquables surtout par leur volume ou des esquisses rapides qui ne valent que par l'art de leur « rendu ».

Catégorie d'emploi	Déc. 1956	Déc. 1957	Déc. 1958	Déc. 1959	Déc. 1960	Déc. 1961	Déc. 1962	Déc. 1963	Déc. 1964	Sept. 1965
Direction	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Service juridique	5	7	10	11	16	17	26	31	32	35
Service du logement	0	0	1	2	3	5	8	9	10	11
Service financier	1	3	3	7	7	10	10	13	15	16
Architecte en chef	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1
Urbanisme	1	5	9	10	8	10	9	11	11	12
Paysagisme	0	2	2	4	5	6	7	5	7	8
Architecture	0	16	22	24	27	37	33	38	38	38
Génie civil	0	19	33	43	50	48	53	58	58	62
Métreurs, géomètres, contrôleurs	0	4	9	17	20	23	21	26	29	33
Technico-administratifs	0	3	10	10	13	15	8	9	11	11
Employés	0	0	2	6	14	18	20	22	29	32
TOTAL	9	62	104	137	166	192	199	225	243	261

PERSONNEL DE LA « DEVELOPMENT CORPORATION » DE CUMBERNAULD
(créée en 1955)

SLOM

PARIS

2 et 6, RUE PASTOURELLE - PARIS-3^e
Telephone 887-72 50 (Postes 230 et 239)

Equerres optiques

Jalons

NIVEAUX A LUNETTE
Niveaux de chantier
Niveaux d'ingénieur
Niveau automatique d'ingénieur
Niveau automatique type Goulier

THÉODOLITES ET CERCLES D'ALIGNEMENT
Theodolite niveau de précision
Theodolite niveau de chantier
Cercle d'alignement de précision
Cercle d'alignement de chantier

Mires

ALIDADE OPTORÉDUCTRICE
homologuée par le service du cadastre
permet la détermination **SANS AUCUN CALCUL** de la distance réduite à l'horizontale et des dénivelées

ALIDADE TACHÉOMÉTRIQUE
Alidade simplifiée avec stadia au 1/100
mais réduction à l'horizontale par le calcul classique

Clisimetres

Catalogue général
et notices techniques d'utilisation
sur simple demande

GABIONS MÉTALLIQUES DOUBLE TORSION

Défense de berges - Diguees - Epis
Soutènement de terrain
Protection de piles et de culées de pont

Renseignements et Études :

Chambre Syndicale des Fabricants
de GABIONS MÉTALLIQUES

13-15, rue Eugène Flachat

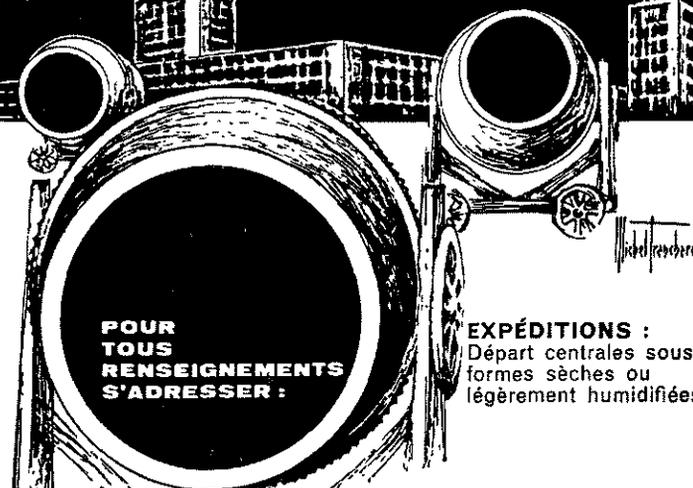
Tél. 380.00.39

PARIS 17^e



LES CENDRES VOLANTES DES CENTRALES THERMIQUES ÉLECTRICITÉ DE FRANCE - CHARBONNAGE DE FRANCE

les **CENDRES VOLANTES**
sont des résidus
de combustion
des charbons dans
les centrales thermiques,
constitués de
particules fines et
recueillis dans les
dépoussiéreurs.
(99 % des poussières
dans les fumées
peuvent être retenues)



**POUR
TOUS
RENSEIGNEMENTS
S'ADRESSER :**

EXPÉDITIONS :
Départ centrales sous
formes sèches ou
légèrement humidifiées

**ciments et chaux
addition aux mortiers et bétons
pré-fabrications**

ÉLECTRICITÉ DE FRANCE 3, rue de Messine - Tél. : 256-94-00

CHARBONNAGES DE FRANCE 9, Avenue Percier - Tél. : 225-95-00

pub. m. bégausat

CARRIÈRES DE BAGNAC

PORPHYRE AMPHIBOLIQUE A HAUTE RESISTANCE

Coefficient : de qualité 21
de fragmentation 174 — d'adhésivité 4

Matériaux lavés toutes granulométries pour Routes

— — — Aéroports, Chemins de fer — — —

Usine de fabrication de Matériaux enrobés

Bureaux : Exploitation :

Société Bagnac Larive

17, Allée Victor-Hugo

FIGEAC (Lot)

Tél. : 25

BAGNAC (Lot)

Tél. : 2

RÉGIE GÉNÉRALE de CHEMINS de FER et TRAVAUX PUBLICS

Société anonyme au Capital de 5.400.000 F.

Siège Social : 52, rue de la Bienfaisance - PARIS (8^e)

Tél. : LAB. 76 27 (lignes groupées) - Télégr. : REGIVIT-PARIS

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

TERRASSEMENTS — CHEMINS DE FER — PONTS ET GRANDS
OUVRAGES — REVÊTEMENT DE ROUTES MODERNES —
BARRAGES — PORTS MARITIMES — CANAUX — AÉRODROMES —
TRAVAUX SOUTERRAINS — BATIMENTS

EXPLOITATION DE RÉSEAUX FERRÉS

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTION D'OUVRAGES D'ART

SOCO A

290, Boul. du Président-Wilson

BORDEAUX

Tél. 48-40-29

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE FORAGES "COFOR"

S.A. au Capital de 7.384.700 F

Siège Social :

39 bis, rue de Châteaudun, PARIS-9^e - Tél. 744-75-39

Agence :

25-27, rue de la Concorde, LYON-8^e - Tél. 74-15-05

Forages de recherche à toutes
profondeurs — Diagraphie
Captage et exploitation des eaux
souterraines

Injections — Sondages — Tirants
d'ancrages précontraints V.S.L.

Pieux forés - moulés (Benoto Super EDF)

Havage de puits filtrants - Caissons
de fondations

Parois moulées dirigées (procédé breveté)

Rabattement de nappe (tous systèmes)

Pompes verticales à turbines

Société Métallurgique de la Meuse FORGES ET ACIÉRIES DE STENAY

S. A. au Capital de 765.000 F

Siège Social : STENAY (Meuse) — Téléphone 9

Bureau de PARIS : 8, rue de Chantilly

Téléph. LAMARTINE 83-82

Aciers Moulés — Bruts et Usinés

Compagnie de Remorquage et de Sauvetage

"LES ABEILLES"

S.A.R.L. au Capital de 4.825.000 F

Reg. du Commerce : Havre 56 B 204

SIÈGE SOCIAL - DIRECTION - EXPLOITATION

Quai Lamandé - LE HAVRE

Téléphone N° 42.51.00 et 42.61.67

AGENCE DE PARIS : MM. LEGRAND Frères

13, rue de la Grange-Batelière (9^e)

Tél. LAFitte 07-18 - 07-19

SOCIÉTÉ DES GRANDS TRAVAUX DE MARSEILLE

Société Anonyme au Capital de 35.392.500 Francs

Siège Social : **25, Rue de Courcelles, PARIS (8^e)** - Tél. 359-64-12

Aménagements hydroélectriques - Centrales nucléaires - Centrales thermiques
Constructions industrielles - Travaux de Ports - Routes - Ouvrages d'art
Béton précontraint - Canalisations pour fluides - Canalisations électriques - Pipe-Lines

FONDACTIONS SPECIALES **SOFREPIK**

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'EXPLOITATION
DES PROCÉDÉS JOHANN KELLER
Société Anonyme au Capital de 800.000 F

26, rue de Richelieu - PARIS (1^{er})
Téléphone 742-05-20

CONSOLIDATION DE SOLS
VIBROFLOTTATION
VIBREUR MAMMOUTH
COMPACTAGE DE DIGUES ET BARRAGES
BETON CYCLOPEEN
PUITS DE FONDATIONS
DRAINAGES PAR PIEUX DE SABLE
RABATTEMENTS DE NAPPE

MAÇONNERIE - BETON ARMÉ
TERRASSEMENTS - TRAVAUX PUBLICS

Ent^{se} L. BOUCHER

S.A. au Capital de 380.000 F

3, rue du Stade, **POISSY, (S.-&-O.)**
Tél. 965.06.57 - 965.12.73

R.C. Versailles 65 B 107

pourquoi attendre

pour

**CONSTRUIRE
ACQUERIR**
un immeuble neuf

pour

**AMENAGER
REPARER
AGRANDIR**
un immeuble ancien

...alors que votre financement peut être assuré dès maintenant par le

COMPTOIR DES ENTREPRENEURS

qui seul peut proposer pour les résidences principales une gamme aussi variée de

PRÊTS

à des conditions aussi avantageuses

Demandez notre documentation gratuite

6, rue Volney, **PARIS-2^e** - Tél. 742-73-15

• En province s'adresser aux Directeurs départementaux du Crédit Foncier de France

depuis 1948
au service de la
construction



ENTREPRISE

J.-B. HUILLET & ses Fils

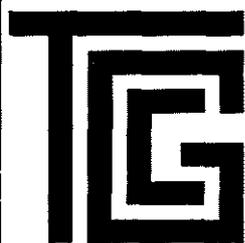
Société Anonyme au capital de 300.000 francs

Siège Social : **COUR-CHEVERNY** (Loir-et-Cher)

Bureaux : **15, rue Chanoineau, TOURS (I.-&-L.)** Tél. 53-64-25

**PUITS FILTRANTS - Puits Profonds
CAPTAGES - SONDAGES - FONDATIONS
SCAPHANDRE - TOUS TRAVAUX D'EAU**

Concessionnaire exclusif du filtre anti-sable Ch. CUAU
Tous les problèmes de l'eau et des fondations - Études



TERRASSEMENTS ET GÉNIE CIVIL

SIÈGE SOCIAL : 77-79, Av. RAYMOND-POINCARÉ - PARIS 16^e - Tél. 553-27-29

GROS TERRASSEMENTS - TRAVAUX ROUTIERS

CENTRE DE PONTAULT-COMBAULT (77)
112, Av. DE LA REPUBLIQUE - Tél. : 155

CENTRE DE LYON (69)
69, RUE DES CHANNÉES - Tél. 72-60-09

CENTRE DE DIJON (21)
RUE DU GÉNÉRAL DELABORDE - Tél. : 32-09-19

S. A. C. E. R.

Société Anonyme au Capital de 11.340.000 F.

Siège Social : 1, rue Jules-Lefebvre, Paris 9^e
Téléphone : 874 35-34

ROUTES - AÉRODROMES
en béton bitumineux et béton de ciment
VOIRIE URBAINE ET RURALE
REVÊTEMENTS DE BERGES
COURS DE GARES ET D'USINES
TERRAINS DE SPORT
PRODUITS SPÉCIAUX NOIRS OU COLORÉS

Directions Régionales :

PARIS - RENNES - SEGRÉ - BESANÇON
CLERMONT-FERRAND - GRENOBLE
TOULOUSE - MARSEILLE

Filiale Marocaine :

S.M.E.R. Siège Social : CASABLANCA

Filiale pour l'Algérie :

SACERAL : ALGER - EL BIAR

Sté Métallurgique Haut-Marnaise

JOINVILLE (Haute-Marne)

TELEPHONE 320 et 321



*Tout ce qui concerne le matériel
d'adduction et de distribution d'eau :*

Robinets-Vannes - Bornes-Fontaines - Poteaux
d'Incendie - Bouches d'Incendie - Robinetterie
Accessoires de branchements
et de canalisations pour tuyaux :
Fonte - Acier - Eternit - Plomb - Plastiques

Joint « PERFLEX » et « ISOFLEX »
Ventouses « EUREKA »

Matériel « SECUR » pour branchements
domiciliaires

Raccords « ISOSECUR »

**ÉQUIPEMENT DES CAPTAGES
ET DES RÉSERVOIRS**

Capots - Crépines - Robinets-Flotteurs
Gânes étanches - Soupapes de Vidange
Dispositif de Renouvellement Automatique
de la Réserve d'Incendie dans les Réservoirs

SCHUBEL & FILS

Société Anonyme au Capital de 1.549.935 F

TRAVAUX ROUTIERS - CYLINDRAGE
TERRASSEMENT - NIVELLEMENT - REPANDAGE
SUPERFICIEL - ENROBES - BETON BITUMINEUX

Siège Social : COLMAR (Haut-Rhin)
Zone industrielle Nord - 6, rue André-Kiener
Téléphone : (89) 411-550

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

Société Armoricaine d'Entreprises Générales

Société à Responsabilité limitée au Capital de 1.000.000 F.

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

SIEGE SOCIAL :
7, Rue de Bernus, VANNES
Téléphone : 66-22-90

BUREAU A PARIS :
9, Boul. des Italiens
Téléphone : RIC. 66 08

Bureau d'Etudes Techniques

BE. GE. CE.

15, Bd Foch, VILLERS-LES-NANCY

Tél. (28) 53-54-38 +

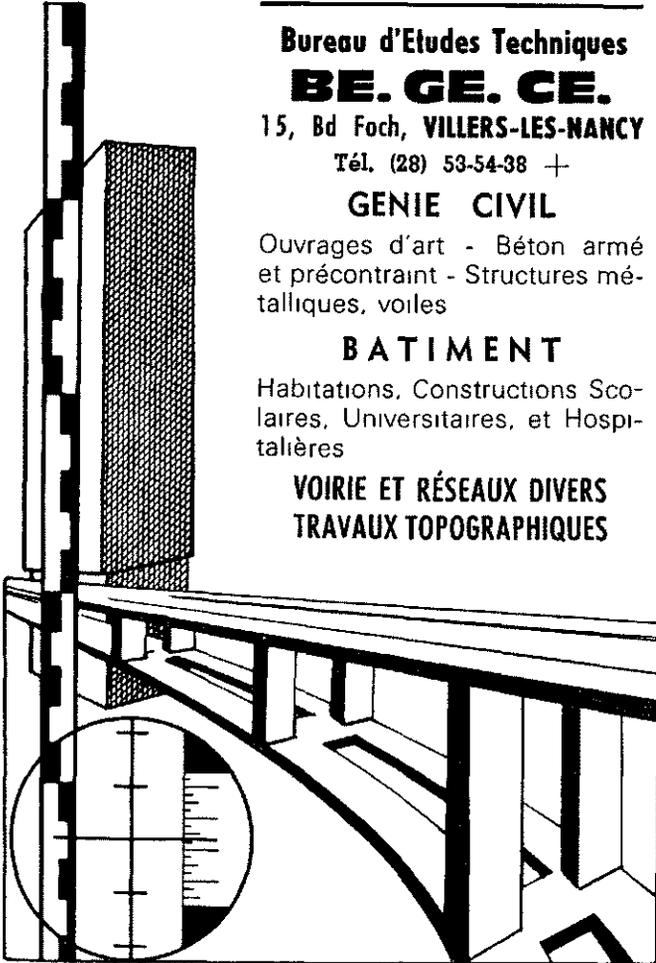
GENIE CIVIL

Ouvrages d'art - Béton armé
et précontraint - Structures métal-
liques, voiles

BATIMENT

Habitations, Constructions Sco-
lares, Universitaires, et Hospi-
talières

VOIRIE ET RÉSEAUX DIVERS
TRAVAUX TOPOGRAPHIQUES



CONSTRUCTIONS JEAN LE PAPE

BREST LANDIVISIAU LORIENT
Tél. 44-17-73 Tél. 1-85 Tél. 65-32-01 Plœmeur

Adresser la correspondance :

Zone Industrielle de Kergonan, BREST

*** Qualifications : 821 b - 823 a - 832 - 833 - 847 -
856 - 881 - 882 - 410 - 420 - 315

CHARPENTES - INSTALLATIONS D'USINES - TOLERIE
CHAUDRONNERIE - SERRURERIE - COUVERTURES
ISOLATION

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE STÉRÉOTOPOGRAPHIE

Société Anonyme au Capital de F. 900.000 — FONDÉE EN 1920

57, Rue Pierre-Charron

PARIS-8^e

Tél. 359.45.27

- LEVER DE PLANS PAR STEREOPHOTOGRAMME-
TRIE AERIENNE ET TERRESTRE permettant la
représentation rigoureuse des formes de terrains
les plus accidentés à toutes échelles, de 1/50 à
1/50 000 par le tracé continu des courbes de ni-
veau effectué au moyen d'appareils de restitution
modernes les plus précis.
- RESTITUTION STEREOPHOTOGRAMMETRIQUE
NUMERIQUE par mesure précise et enregistrement
des coordonnées et altitudes de points de terrain
pour traitement par calcul électronique dans les
projets routiers et autres (profils en long et en tra-
vers, semis de points, etc).
- MESURE DE HAUTE PRECISION DES DEFORMA-
TIONS des sols, sous-sols, ouvrages d'art, ainsi
que de surfaces en mouvement, par méthodes et
appareillages appropriés.
- IMPLANTATIONS DE PRECISION pour Génie
Civil, machines, montages industriels, etc.
- TRAVAUX TOPOGRAPHIQUES pour prospections.

PELLES EIMCO

2, rue de Clichy

PARIS (9^e)

Téléphone : TRINITE 69-47 (2 lignes)

Télégrammes EMCOR-PARIS

SALVIAM

Tous TRAVAUX ROUTIERS

BETONS BITUMINEUX

TARMACADAM

EMULSIONS DE BITUME

CONSTRUCTION DE PISTES

d'ENVOL et de CIRCULATION

SIEGE SOCIAL : 2, Rue Pigalle — PARIS-9^e

Téléphone TRI : 59-74

AGENCES : DOUAL, METZ, ORLEANS, NIORT



ENTREPRISE

JEAN LEFEBVRE

SOCIETE ANONYME AU CAPITAL DE 8.100.000 F

SIEGE SOCIAL :

77, Boul. Berthier — PARIS-17^e — Gal. 92-85

Ch. Postaux : PARIS 1792-77 — Adr. Tél. : TARFILMAC-Paris

SIEGE CENTRAL :

11, Bd Jean-Mermoz — NEUILLY-SUR-SEINE

624-79-80 + 722-87-19 +

TRAVAUX PUBLICS

TRAVAUX ROUTIERS

PISTES D'ENVOL

REVETEMENTS

SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET RURAL

5, Rue de Talleyrand - PARIS 7^e - INV. 55-79

S. A. U. R.

EXPLOITATION DES SERVICES DE DISTRIBUTION D'EAU POTABLE

ANGOULEME, ANNONAY, CAHORS, CHALON-SUR-SAONE, NANTES, PAU, LA ROCHELLE, LA ROCHE-SUR-YON,
CHATEAUDUN, MONTPELLIER, VANNES. — ABIDJAN

3, rue La Boétie
PARIS 8^e



Téléphone
ANJOU 10-40

TOUS TRAVAUX sur Routes et Aérodrômes

SOCIÉTÉ LUMISILICE

60 bis, Av. d'Essômes 02-CHATEAU-THIERRY
Tél. 710

**JOINTS DE DILATATION POUR PONTS
ET OUVRAGES D'ART**

Marques "DILASTIC" et "DILASTIC TUBLEX"

Joint DILASTIC TUBLEX pour ouvrages
jusqu'à une portée de 30 ml.

Joints DILASTIC couvre-joint
feuille néoprène et peignes acier moulé,
pour ouvrages d'art
jusqu'à une portée de 250 ml.

Nous consulter pour études et devis
pour tous types de joints de dilatation

Références nombreuses : Ponts et Chaussées -
S.N.C.F. - Voirie Parisienne - Services de la
Navigation.

GARDE-CORPS pour PONTS et OUVRAGES D'ART

COMPAGNIE GÉNÉRALE

D E S

GOUDRONS et BITUMES

74-76 rue J.-J. Rousseau, PARIS

Tél. 488-62-62 et 488-62-63

|||||
TRAVAUX ET FOURNITURES

**Goudrons - Asphaltes
Enrobés - Émulsions**

|||||
U S I N E S

Persan-Beaumont — Nice — Perpignan

Cabrières d'Avignon

Cie Marocaine des goudrons et bitumes Casablanca

SOCIÉTÉ PROVENÇALE D'ENTREPRISES ET DE CONSTRUCTIONS

SOPREC

Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de Francs

SIEGE SOCIAL : 6, RUE DES FABRES — 13 - MARSEILLE (1^{re})

Téléphone 21.09.85 (3 lignes groupées)

**BATIMENTS — TRAVAUX PUBLICS — TERRASSEMENTS
EGOUTS — V. R. D. — PREFABRICATION LOURDE**

Sté des Carrières

de **QUARTZITE**
à **JEUMONT - 59**

Gravillons durs et anti-dérapants.
Matériaux lavés, contrôle laboratoire permanent.

OLIVA Frères

ENTREPRISE GENERALE
BATIMENT et TRAVAUX PUBLICS

MODANE (Savoie)

**SONDAGES
INJECTIONS
FORAGES**



**PIEUX ET
PAROIS MOULÉS
ANCRAGES**

BACHY

ÉTANCHEMENTS - CONSOLIDATIONS - RABATTEMENTS

11, avenue du Colonel-Bonnet, PARIS (16^e) - Tél. 527.80.95

AGENCES et FILIALES :

Villeneuve-le-Roi - Saint-Etienne - Marseille - Nancy - Nice - Perpignan - Toulouse - Abidjan - Alger
Beyrouth - Bruxelles - Casablanca - Dakar - Hong-Kong - Kuala-Lumpur - Lausanne - Lisbonne - Lourenço-
Marques - Luanda - Madrid - Manchester - Pointe-à-Pitre - Saïgon - Tananarive - Téhéran - Tunis - Tokio

Manufacture de Caoutchouc

R. PINCET & J. BARATTE

10, rue de l'Oasis - PUTEAUX
Tél. 506.03.22 - 36.20 - 36.21

Appuis frettés STUP procédé Freyssinet
Joints de dilatation pour Ouvrages d'Art
Joints lourds types A bis, D, G.
Le Caoutchouc de Précision pour l'Industrie
et les Travaux Publics

ÉTABLISSEMENTS

CARETTE-DUBURCQ

S.A.R.L. au Capital de 3.000.000 de F.

TRAVAUX PUBLICS

**TERRASSEMENTS - ROUTES - V. R. D.
VOIES FERRÉES**

43 à 49, rue du Luxembourg **ROUBAIX**
Tél. 73-67-11 (5 lignes)

TRAVAUX D'HYGIÈNE PUBLIQUE
CANALISATIONS — RÉSERVOIRS — ASSAINISSEMENT

Entreprise Frédéric ROUDET

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 910.000 F.

AUDINCOURT
(Doubs)

Téléphone : 91.59.32

C. C. P. Dijon 29-169

R. C. Montbél. 55 B 38

LE MONITEUR DES TRAVAUX PUBLICS ET DU BATIMENT

32, RUE LE PELETIER, PARIS 9^e - TÉL. 770-97-69

Cirage : 61.000

Abonnés : 54.000



Le plus important Journal européen de la Construction

CHASSE-NEIGE MODERNE

(Système L. BAUCHON)

==== ETRAVES, LAMES BIAISES ====
TRIANGLES REMORQUÉS SUR ROUES
à commandes pneumatiques ou hydrauliques

==== ANCIENS ÉTABLISSEMENTS DURAND

Rue Raspail — GRENOBLE — Tél. 22-86

Travaux Publics, Industriels et Particuliers Entreprises E. CHAUMÉNY

Société Anonyme au Capital de 550.000 F

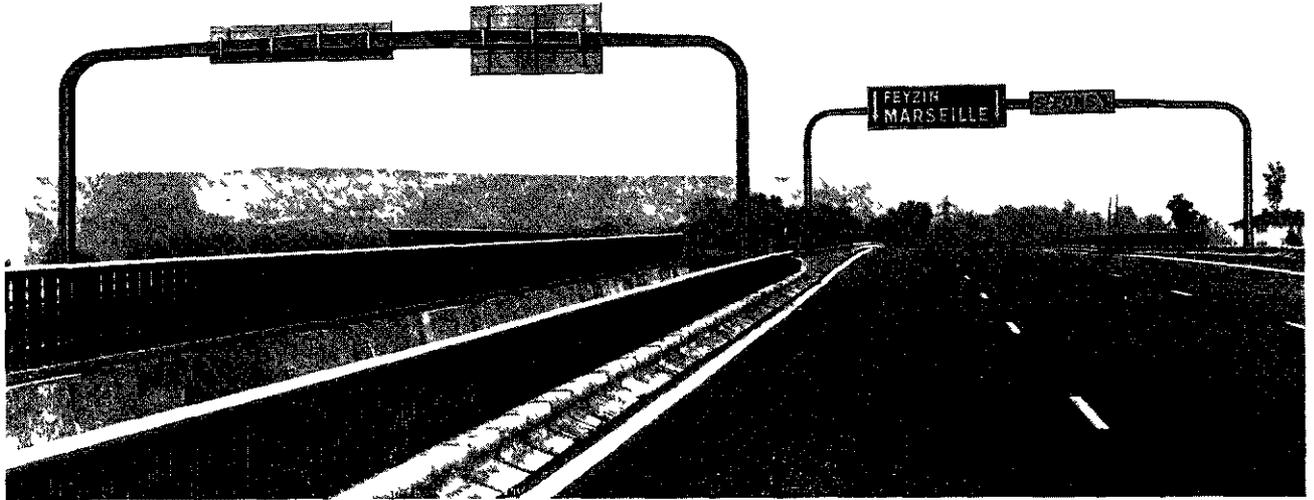
SIÈGE SOCIAL A VICHY, 18, RUE BARGOIN

Téléphone 98-27-41 +

MAÇONNERIE — BETON ARMÉ
ENTREPRISE GÉNÉRALE

Même Maison à CLERMONT-FERRAND
4, rue du Clos Notre-Dame - Tél. 92-52-98

SIGNAUX-LAPORTE LYON



SELLIER-LEBLANC & SES FILIALES

Laitiers et concassés

Tout-venant, macadam, gravillons, sables, claie, disponibles sur dépôts à AUBERVILLIERS, GAGNY, BOURG-la-REINE.

Transport par fer, déchargement, stockage, livraison de tout matériaux de viabilité dans la région parisienne.

CARRIÈRES DE LA MEILLERAIE

Diorite bleue de Vendée

Porphyre bleu et rouge de Bourgogne

Enrochements, ballast, macadam, gravillons, tout-venant, sables, livraison par camions, wagons, trains complets.

CARRIÈRES DE VIGNATS

Quartzite de Normandie

Enrochements, ballast, macadam, gravillons, tout-venant, sables, livraison par camions, wagons, trains complets.

LA LIGNE BLANCHE

Les spécialistes du marquage au sol par procédé thermoplastique

Routes, Aérodrômes, Voiries, Parkings, ... etc.

Produit antidérapant - Séchage instantané

Garantie réelle de 18 mois à 4 ans.

Directions administratives et commerciales :

43, boul. Joffre, BOURG-la-REINE - 92 - Tél. 702-43-00

de WENDEL et C^{ie} S. A.

DÉPARTEMENT PROFILAGE à FROID

TOUS les PROFILÉS à FROID

- nus, galvanisés ou peints
- bruts, coupés, usinés, soudés

Quelques spécialités :

- Huisseries métalliques montées
- Palplanches légères de Wendel n° 3
- Rideaux de coffrage
- Éléments de toiture et de bardage
- Glissières de sûreté routière

SERVICE COMMERCIAL

1, rue Paul-Baudry — PARIS (8^e)

Tél. ELY 97-31 et ELY. 00-50

USINE

FORGES de MESSEMPRE par CARIGNAN (Ardennes)

Tél. 28-01-12 à CARIGNAN.

SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE LA ROUTE

2, avenue Vélasquez — PARIS (8^e)
Tél. 522-13-79



TRAVAUX ROUTIERS
AERODROMES
TRAVAUX HYDRAULIQUES
V. R. D.
LIANTS ET PRODUITS SPECIAUX

SCB

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTION DES BATIGNOLLES

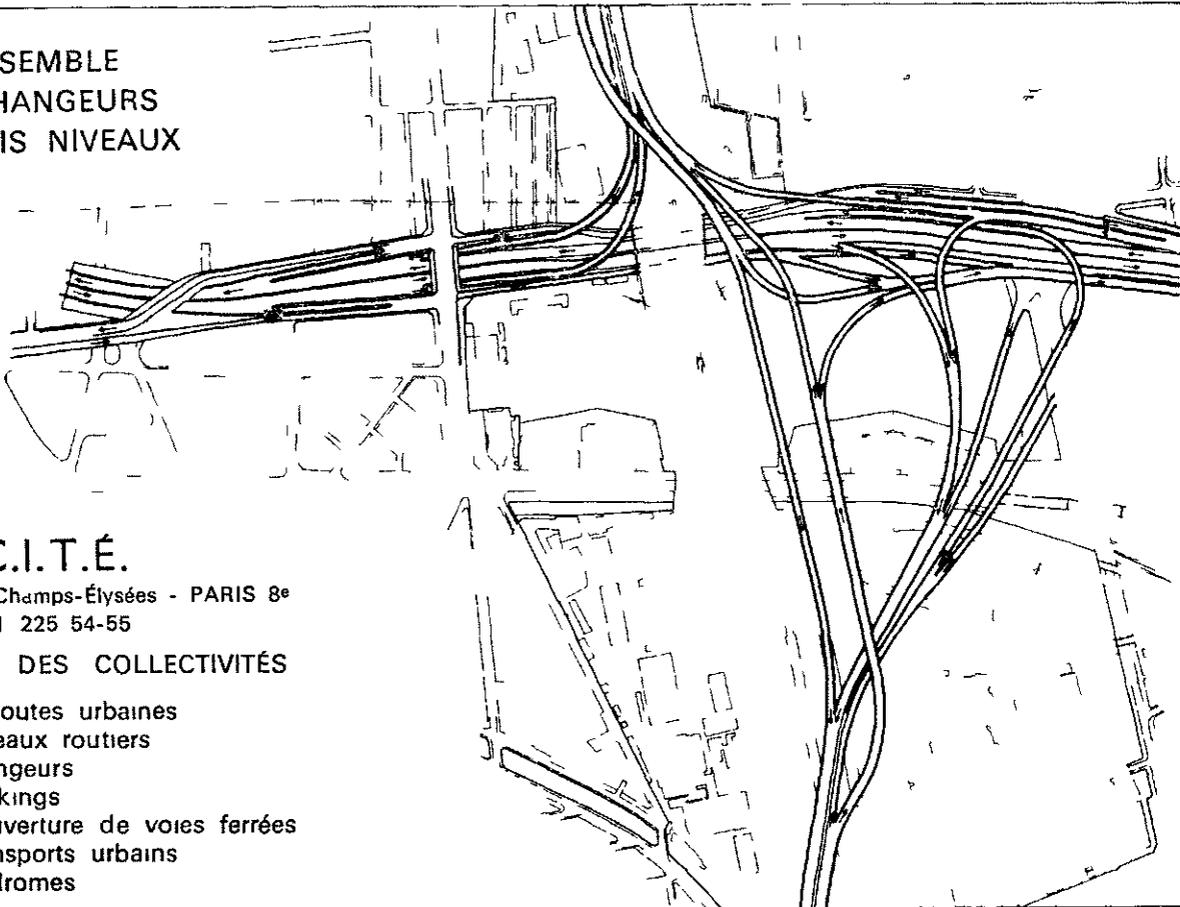
Siege Social 11, rue d'Argenson, PARIS (8^e)

Telephone 265-28-10

Adresse telegraphique Jugoun Paris

TRAVAUX PUBLICS

ENSEMBLE
D'ÉCHANGEURS
A TROIS NIVEAUX



C.I.T.É.

52, Avenue des Champs-Élysées - PARIS 8^e
tél 225 54-55

AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS

Études d'autoroutes urbaines
de réseaux routiers
d'échangeurs
de parkings
de couverture de voies ferrées
de transports urbains
d'aérodromes

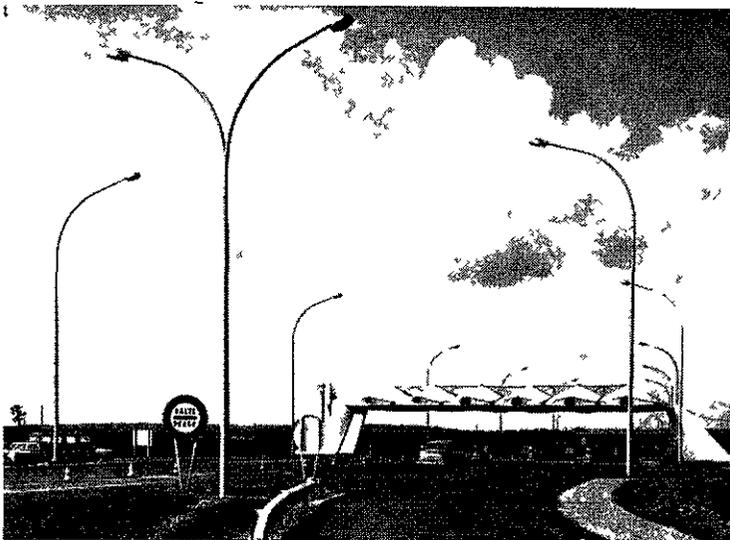
CHARPENTES MÉTALLIQUES — PONTS — PORTES D'ÉCLUSE
PYLONES — BATIMENTS INDUSTRIELS
SERRURERIE

ATELIERS DE PÉRONNE

Ateliers et Bureaux : PÉRONNE (Somme) Tél 36 et 356 à Péronne

TRINDEL

ÉQUIPE LA ROUTE



TRAVAUX INDUSTRIELS POUR L'ÉLECTRICITÉ
44, rue de Lisbonne - Paris VIII 522-19-09

Eclairage - Signalisation - Téléphone
de Secours - Glissières de Sécurité -
Clôtures d'Autoroutes - Chauffage
Antiverglas - Ventilation des tunnels -
Parkings - Aménagements de Péages -

Pieux spéciaux de Fondation et d'an-
crage - Surveillance permanente des
contraintes dans les Ouvrages

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE DU MIDI

S.A. au capital de 681.600 F.
Siège Social : LYON (2^e)
28, rue d'Enghien - Tel. (78) 42-06-12
Direction des Exploitations
et Usine d'émulsions de bitume
à GAP (H. A.) - Route de Marseille
Tel. 1301 et 1302
Bureaux et Dépôts :
ROMANS (Drôme) - Tél. (75) 02.22.20
AIX-EN PROVENCE (B.-du Rh.)
Tel. (91) 26-14-39

Émulsions
de bitume
Tous travaux
routiers

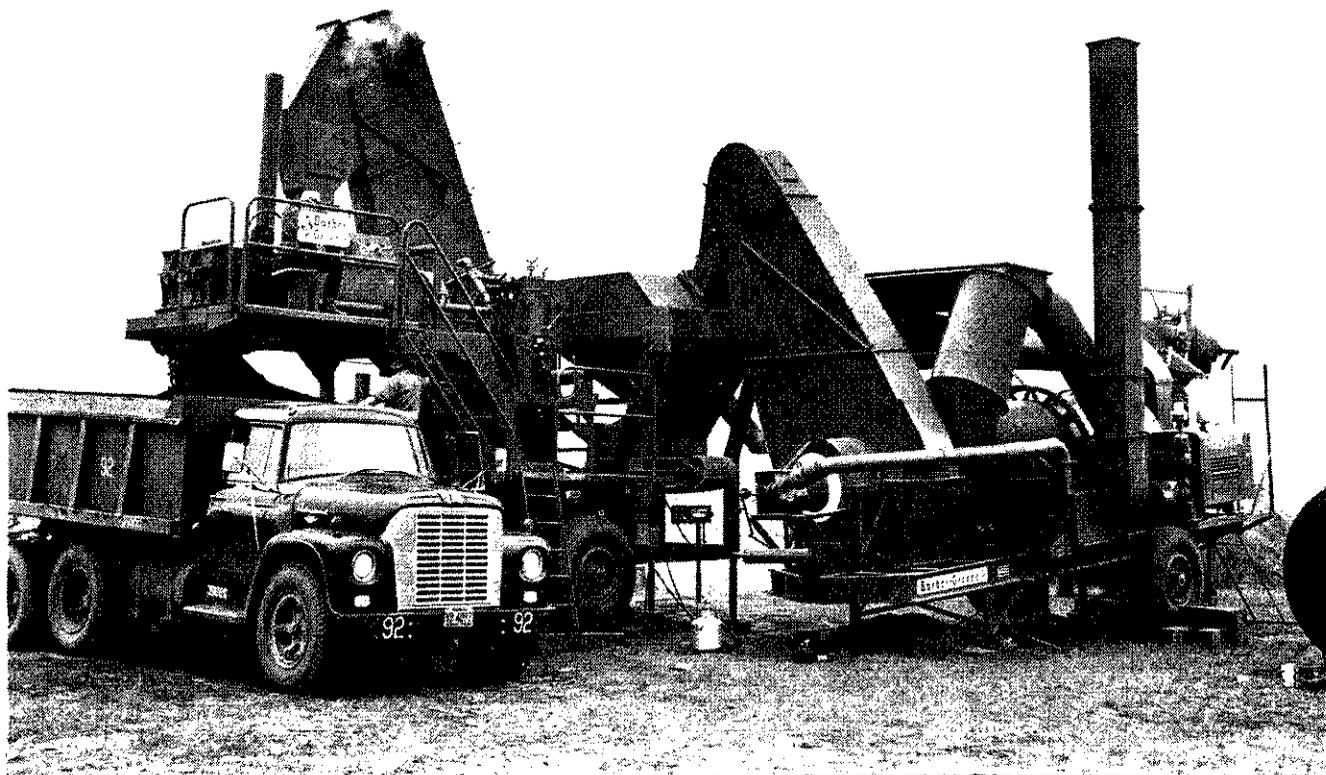
MASTELLOTTO Frères

SOCIÉTÉ ANONYME

Bureaux : SAINT-LO - Route de Coutances
Tél. : 11.71 et 11.72

TRAVAUX PUBLICS

TERRASSEMENTS MÉCANIQUES
OUVRAGES D'ART - VOIRIES - CONSTRUCTIONS



DE 30 À PLUS DE 50 TONNES/HEURE : CENTRALES CONTINUES BARBER-GREENE - SÉRIE "K"

Les deux installations BARBER-GREENE KB-40 (de 30 à 60 tonnes par heure) et KB-50 (de 60 à 105 tonnes par heure) comportent, pour le bitume, un compteur qui automatiquement permet la vérification très fine du débit instantané sans arrêter le malaxage. Les unités de contrôle granulométrique adaptées aux 2 types de postes peuvent comporter ou non des systèmes de prélèvements automatiques des agrégats.

Toutes ces installations disposent d'élevateurs et le KB-40 comporte un sècheur Dryerpac comprenant tambour, collecteur de poussières et élévateurs à chaud et à froid, tous montés sur le même châssis pour une plus grande mobilité. De la même façon, pour des déplacements plus rapides, les élévateurs sont montés à demeure sur le malaxeur et le châssis de l'unité de contrôle granulométrique. Dans la version « single agregate » la trémie de dosage et l'élévateur sont montés sur le châssis du malaxeur. Des treuils pour mettre en place les élévateurs sont également incorporés aux châssis.

Une plus grande durée de service des pièces du malaxeur et un mélange plus régulier des matériaux sont obtenus par l'emploi de plaques épaisses en fonte « Ni-hard », l'utilisation de paliers renforcés supportant les arbres du malaxeur et placés à l'extérieur de la cuve, des palettes réglables en fonte « Ni-hard », des bras en deux pièces, une pompe volumétrique réglable et la commande automatique des proportions de granulats. Il est possible de prévoir la commande à distance de l'ensemble du poste à partir d'un panneau central, ainsi que la décharge automatique du malaxeur, l'arrêt du malaxeur et de l'unité de contrôle de granulométrie, et aussi un dispositif permettant d'arrêter la marche de l'ensemble du poste si l'un de ses éléments s'arrête.

Votre distributeur BARBER-GREENE peut résoudre vos problèmes de volume de production et de qualité d'enrobés avec l'une des centrales continues de la série « K », pouvant produire de 30 à plus de 450 tonnes/heure, et possédant de plus le degré d'automatisation que vous désirez.

Consultez votre distributeur

Barber-Greene



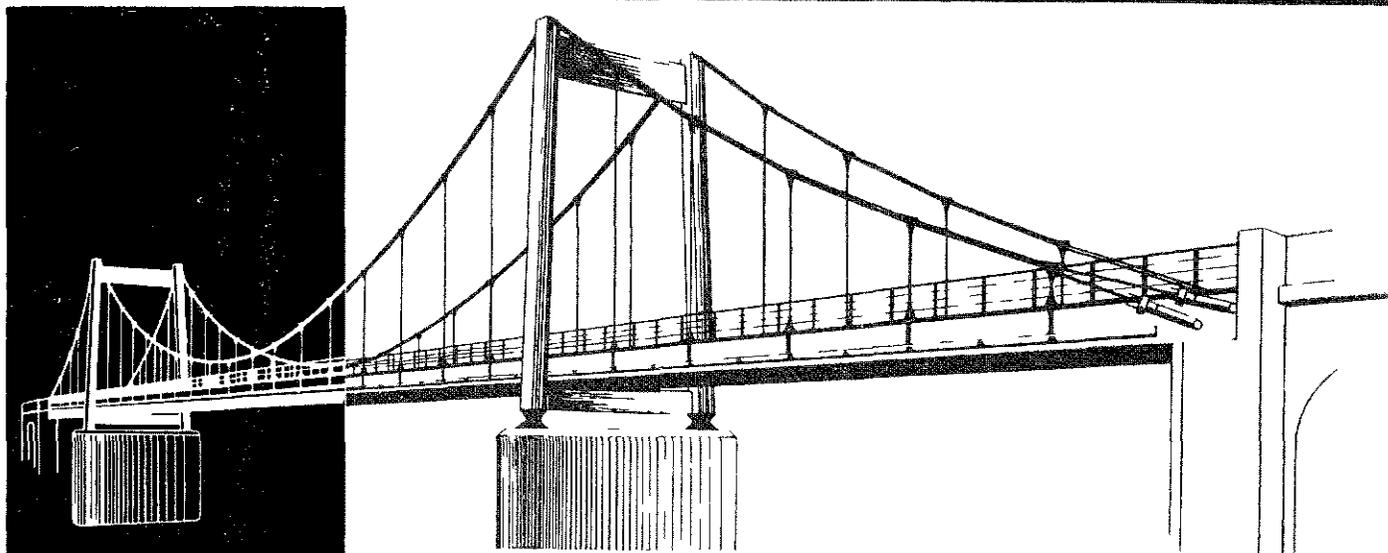
Siège Social 5, Avenue Montaigne - VIII
Tél. 359-51-69 (7 lignes groupées)
Télex : 26650 Paris

S.T.I.M.E

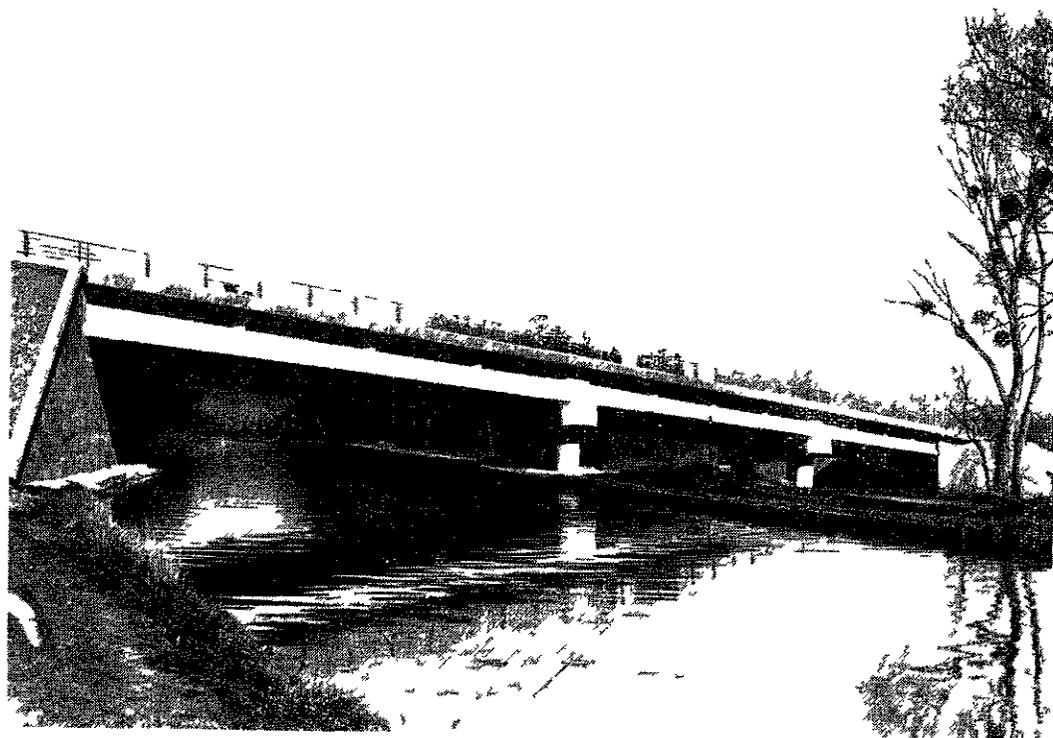
ATELIERS ET MAGASINS Hangar 54
Quai Hermann du Pasquier Le Havre (Seine-Maritime).
Tél. 42-86-13

PONTS

METALLIQUES, BOIS ET CIMENT-BOIS
BETON ARMÉ ET PRÉCÉLÉSTRIQUE



Pont de Montargis
(déviation de la RN 7)
sur le Loing et le Canal
de Briare



pyc-publicite

Baudin-Châteauneuf

Société Anonyme au capital de 7.000 000 F

Châteauneuf-sur-Loire (Loiret) - Tél. Orléans 89-43-09

BUREAU A PARIS 254, RUE DE VAUGIRARD - XV^e - TEL LEC 27-19 +