Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 9 (1952)

Heft: 6

Rubrik: Mitteilungen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

den tatsächlichen lokalen Verhältnissen verglichen werden. Daraus kann die Art und Weise abgeleitet werden, in der auch in andern schweizerischen Berggegenden vorgegangen werden soll. Die Arbeit verdient, die volle Beachtung der Fachleute zu finden.

Vg.

Die Gestalt der deutschen Stadt. Von *Karl Gruber*. 200 S. Text, 151 Pläne und 4 Faltblätter; Verlag Georg D. W. Callway, München, 1952.

Die vorliegende Arbeit von Karl Gruber, Professor an der Technischen Hochschule von Darmstadt, fusst auf den Kenntnissen und Anschauungen von Karl Schäfer und Friedrich Ostendorf, führt nun aber weit über deren Linie hinaus und gibt nicht nur die Technik und das Bild der deutschen Stadt, sondern lässt vor allem die Kräfte erkennen, aus denen ihr Werden und Wachsen gespiesen wird. Damit reicht sie über die baugeschichtliche und rein handwerkliche Einstellung hinaus und bringt uns Ueberlegungen nahe, die des Tages willkommen sein sollten.

Der Autor spannt da einen hohen Bogen vom heiligen Bezirk der antiken Stadt zu den Dombezirken des Mittelalters und weiter nach den grossen Kompositionen, die der Repräsentation irdischer Mächte dienen. Er beantwortet Fragen — wie werden die Spuren einer römischen Stadt in die mittelalterliche Stadt aufgenommen — wie baut sich die Welt eines Klosters auf — wie schliessen sich Vorstädte an ein abgeschlossenes Gebilde an — wie bildet sich die Klosterstadt, die Ordensstadt, die rein bürgerliche Stadt — was bedeutet der Unterschied vom Sakralen und Profanen im Gesamtbild einer Stadt.

Und die Antwort auf alle die Fragen, die dem Wesen der Stadtbildung gelten, sie sind durch meisterhafte Strichzeichnungen verdeutlicht. Diesen Zeichnungen folgend findet man sich von Stufe zu Stufe gehoben, mit liebenswürdigem Ernst wird uns die Kenntnis der grossen, treibenden Kräfte zugänglich gemacht. *H. B.*

Mitteilungen

La localisation de l'industrie — objectif essentiel de la politique d'aménagement française

Une politique d'aménagement applicable à l'ensemble du territoire national a été annoncée par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme français en février 1950. Dans le programme esquissé en février 1950, deux objectifs essentiels se détachent. La rénovation de l'agriculture et le développement de l'industrie sur un plan décentralisé. C'est à la localisation de l'industrie que le Ministère s'est attaché en premier lieu.

Devant la Commission centrale d'études pour le plan d'aménagement national, créée par arrêté du 5 avril 1950, des exposés ont été faits sur la localisation de l'industrie chimique et de la sidérurgie, sur la situation industrielle de la région parisienne, sur les différences régionales de la main-d'œuvre en France. Une raison de la priorité accordée aux questions industrielles réside dans la portée des moyens dont dispose le Ministère. Projets d'aménagement communaux ou intercommunaux, permis de construire, mesures foncières applicables aux terrains à bâtir qui lui donnent plus de possibilités d'action sur la répartition de l'industrie que sur l'aménagement des campagnes. Enfin, l'expansion actuelle de l'activité industrielle met l'administration en face de responsabilités immédiates. Car elle a chaque jour à répondre à des demandes de transfert présentées par des acquéreurs de dommages de guerre qui se proposent de reconstruire des industries sur de nouveaux emplacements; elle a à examiner, au point de vue de l'aménagement du territoire, les permis de construire qui intéressent les établissements occupant plus de 500 m² ou employant plus de 50 salariés. De plus en plus souvent des industriels viennent consulter le Ministère avant de choisir un terrain pour édifier leurs installations.

Les auteurs du plan d'aménagement ne se sont pas placés dans l'hypothèse d'une décentralisation des industries existtntes, extrêmement difficile à réaliser, mais dans celle d'une industrialisation progressive. Cette industrialisation doit être étudiée sur le *schéma géographique* suivant: le desserrement régional; l'éloignement, à l'échelle nationale, avec trois modalités possibles:

— dissémination, consistent à fournir à la population agricole d'une région un travail industriel complémentaire;

— dispersion ou création d'industries dans des groupes de villages conquis dans un même ensemble géographique;

— enfin, décentralisation, ou industrialisation de villes ou de localités réparties dans l'ensemble du territoire.

Le desserrement à l'échelle régionale est, exception faite pour la région parisienne, une solution valable pour remédier à la congestion dont souffrent les agglomérations industrielles. Il peut être assuré par de simples mesures de zonage à inscrire dans des projets d'aménagement intercommunaux, dans le cadre de groupements d'urbanisme; ces mesures doivent suffir dans la plupart des cas à éviter les inconvénients que l'on constate dans les agglomérations, c'est-à-dire le méalange désordonné de l'industrie et de l'habitation, l'entassement des logis, l'encombrement des voies de circulation, les temps perdus dans les transports, la disposition progressive des espaces libres, la difficulté d'accéder à la campagne.

La région parisienne n'est pas justiciable de simples mesures de desserrement à l'échelle régionale. Le développement d'industries dans des villes situées à une quarantaine de kilomètres de Paris, telles Etampes, Melun comporté évidemment le risque d'une jonction de ces villes à l'agglomération parisienne par des banlieues diffuses. Dans l'orbite parisien, il semble qu'il faille éviter toute création d'industries nouvelles à moins d'une centaine de kilomètres.

Les formes extrêmes de la décentralisation que sont la *dispersion* et la *dissémination* de l'industrie dans les campagnes, comportent des difficultés évidentes en ce qui concerne les transports, le marché d'emploi, la formation des spécialistes. Les mesures de portée générale à prendre en matière de fiscalité, de tarifs, de crédit, pourront favoriser une dissémination quasi spontanée. Mais les moyens plus directs disponibles ne peuvent être appliqués qu'aux entreprises d'un caractère véritablement industriel, appelées à s'installer dans des villes ou des zones pourvues d'un équipement suffisant, ou susceptibles d'en être dotées. On en vient alors à la décentralisation proprement dite, ou plus exactement à l'industrialisation d'un certain nombre de villes ou de zones sur un plan décentralisé.

Quelles sont les régions où l'industrie peut être développée?

Il n'est ni possible, ni probablement souhaitable de répartir l'industrie d'une façon homogène sur le territoire national. Pour établir un plan d'industrialisation de la France, il faut regarder le pays en chair et en os, avec sa population, ses ressources agricoles et minières, ses moyens de transport, et déterminer les régions où il y a des villes ou des zones à industrialiser, compte tenu des facteurs naturels qui déterminent la vocation industrielle: Matières premières, marchés, transports, énergie, situation démographique, ressources agricoles. On ne devra chercher à industrialiser que les régions où un nombre suffisant de conditions de réussite se trouvent réunies.

L'établissement d'un plan d'industrialisation suppose ainsi deux séries d'études:

a) L'étude géographique, par région, des facteurs qui conditionnent un bon établissement industriel;

b) l'étude des exigences particulières de chaque branche d'industrie et des possibilités d'augmentation de la production de chacune d'elle, puisqu'on est placé dans l'hypothèse d'extension ou de créations industrielles.

Cette seconde étude pose évidemment de difficiles problèmes de marché intérieur et d'échanges internationaux. L'examen de la sorte de grille que constitueront les études horizontales par région, et les études verticales par branche d'industrie devrait permettre d'aboutir à un plan raisonnable de localisation industrielle.

Dans une optique simplifiée de l'état actuel du territoire et des nouveaux équipements à créer dans un délai relativement bref, on voit assez aisément se dessiner les régions et les grands axes géographiques où des localisations industrielles peuvent être tentées avec succès.

1° Les axes navigables ayant des ramifications dans les régions productrices du charbon et du fer, où pourront s'installer les industries qui traitent des matières premières ou des produits demi-finis pondéreux: la Seine de Rouen à Vernon, l'Oise et ses ramifications des canaux vers le Nord, la Marne et le canal de la Marne au Rhin, le canal d'Alsace, le canal latéral à la Loire, le canal du Centre de Digoin à Châlon-sur-Saône, la Saône de Lyon à Châlon.

2° Des régions caractérisées à la fois par une production agricole abondante et une natalité élevée: ce sont notamment la Bretagne, l'Anjou, les Charentes, la Vendée, où il y a avantage à installer quelques industries pour fixer un surplus de population qui a tendance à émigrer vers Paris.

3° Des régions où de grands travaux d'équipement permettent une véritable entreprise de colonisation: c'est le cas de la moyenne vallée du Rhône et de la Durance.

4° Des régions ou des villes où l'activité industrielle doit être diversifiée pour éviter les risques que comporte une activité presque entièrement à un même genre d'industries. On pense à Clermont-Ferrand et son industrie du caoutchouc, à Saint-Etienne, où la sidérurgie et les industries mécaniques sont menacées.

5° Une couronne de villes distantes d'une centaine de kilomètres de Paris, qui seraient réservées aux industriels ayant des liens étroits avec la région parisienne.

Il reste à examiner la question de la dimension des apports industriels souhaitables et de la dimension des villes d'accueil.

Evidemment un milieu social bien équilibré est souhaitable mais il ne semble pas que ce souci de dosage doive conduire à refuser des extensions industrielles qui seraient déterminées par le site ou par des facteurs éminemment favorables à ce développement. La dimension minima du noyau de départ paraît en définitive une question relativement secondaire, étant observé toutefois qu'il est plus facile de greffer une activité nouvelle sur embryon de services communs existants que de l'installer en pleine nature. Une ville où la densité d'habitation serait harmonieusement répartie pourrait héberger une population relativement nombreuse sans qu'il y ait véritablement congestion et sans qu'une promenade à la campagne constitue pour les citadins une entreprise insurmontable. Malgré toute la défience que peut susciter l'arithmétique quand il s'agit d'établissements humains, il est loisible de constater qu'une ville de 2 km de rayon, soit 12 à 13 km^2, avec 150 habitants à l'hectare, pourrait abriter 200 000 personnes en restant à une échelle parfaitement humaine.

Dans cette limite, il paraît indispensable d'encourager le développement de métropoles régionales suffisamment attractives pour faire contrepoids à Paris; il n'est pas possible en effet d'équilibrer l'agglomération parisienne par une multitude de villes petites ou moyennes.

C'est autour de ces métropoles que l'on pourra tenter avec le maximum de chances de succès de favoriser une dispersion industrielle dans de petites localités, comme le souhaitent certains milieux ruraux. Cette structure en couronne autour d'une ville-centre, qui comporte des dangers lorsque le centre a la puissance d'expansion de Paris, est sans inconvénient s'il s'agit d'une métropole de quelque 200 000 habitants, aux environs de laquelle, à partir d'une vingtaine de kilomètres, les localités satellites ne courent aucun risque d'être absorbées.

Le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme est déjà en train de faire des *enquêtes géographiques*. Il procède à des études régionales lorsqu'il s'agit d'une entreprise de mise en valeur de toute une région, ou quand un ensemble géographique se prête particulièrement au développement de l'industrie sans qu'il y ait lieu de s'attacher à tel ou tel centre. Ailleurs, on établit par commune, ou plutôt par agglomération de plusieurs communes limitrophes constituant un ensemble urbanisé:

— des fiches documentaires qui seront utilisées à la fois pour l'étude des programmes de logement et pour celle de la localisation de l'industrie;

— des fiches d'enquête concernant spécialement la localisation de l'industrie.

Les agglomérations sont choisies en tenant compte des orientations générales données plus haut, mais parfois pour des raisons d'ordre tout-à-fait local. Le service examine notamment le cas de localités où il y a sous-emploi mais où ce fait ne se traduit pas dans la statistique des bureaux de main-d'œuvre parce que le chômage en formation est immédiatement compensé par l'émigration. De pareilles situations se rencontrent un peu partout à travers le territoire, sans qu'il soit possible de les rattacher à une cause bien définie. Aussi bien, dans ces recherches un certain empirisme est-il dans la nature des choses.

Les fiches définissent l'étendue souhaitable de la zone industrielle dans les projets d'aménagement. A défaut d'étude entreprise sur le plan national, il ne serait pas surprenant que la *surface totale des zones industrielles* prévue dans les 2600 projets d'aménagement approuvés ou en cours d'étude excédât très largement les besoins réels. Un atlas de possibilités industrielles françaises, ainsi constitué progressivement, apportera les renseignements indispensables pour étayer l'aménagement du territoire.

On prête au ministère, de divers côtés, des desseins et des pouvoirs qu'il n'a pas. Il n'a ni l'intention, ni les moyens, de vider l'agglomération parisienne de sa substance industrielle. Qu'on n'attende pas de lui, davantage, une distribution autoritaire d'industries dans toutes les communes plus ou moins déshéritées, qui les réclament dans l'espoir de recettes fructueuses ou dans la préoccupation de fournir du travail à une jeunesse sans emploi. L'administration ne dispose pas du pouvoir de faire jaillir les industries du sol par le jeu de sa seule volonté! Elle n'a pas à donner des injonctions, *mais à faire naître des initiatives*, à les orienter, à les aider.

Enfin, il est souhaitable d'orienter le crédit pour favoriser une meilleure localisation industrielle. L'attribution de crédits à taux modéré aux industriels qui accepteraient les suggestions de l'aménagement du territoire serait un argument de poids pour solliciter les volontés; c'est une nécessité pour les entreprises installées dans les grands centres, dont l'équipement est véluste. *Lö.*