La création de villes neuves

Autor(en): **Gottmann, Jean**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **24 (1966)**

Heft 2

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-136037

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

La création de villes neuves

Jean Gottmann
professeur à l'Ecole des hautes études (Sorbonne),
« Visiting Professor », University of California, Berkeley

L'urbanisation moderne fait pousser les villes de par le monde et elle provoque aussi la création de beaucoup de villes neuves. On a discuté récemment en divers pays, dont la population urbaine augmente rapidement, de telles créations. Depuis le début du siècle en fait un débat est ouvert, surtout dans les pays d'économie avancée, en Europe et en Amérique du Nord, sur la question de savoir si, dans les régions de rapide croissance urbaine, il convient de créer de nouveaux organismes urbains, soit des villes neuves faites de toutes pièces en territoire ci-devant rural, ou s'il ne serait pas préférable de développer autour des noyaux anciens, les villes existantes. Il n'est pas certain qu'on réduise la croissance de certaines des villes plus anciennes lorsqu'on se met à en bâtir de nouvelles. Mais il demeure que les villes neuves regroupent un potentiel de population et d'activités économiques qui aurait pu se répartir parmi les autres villes préexistantes dans la région. Ce raisonnement suppose que la ville neuve n'apporte elle-même aucun élément nouveau susceptible d'attirer, dans la région où on l'établit, des ressources génératrices de croissance et qui ne seraient pas ajoutées aux avantages de la région sans cette ville neuve. Une telle hypothèse n'est pas toujours justifiée, surtout s'il y a rivalité entre régions. La « mode » est aujourd'hui favorable à la création de villes neuves; il est intéressant d'examiner les raisons de la vogue présente.

Définition du terme

Des villes neuves ont été créées dans diverses parties du monde en diverses époques de l'histoire. On en a créé beaucoup aussi depuis un demi-siècle. Mais il faut définir ce qu'on entend par « ville neuve ». Au cours d'une réunion internationale tenue à Moscou en été 1964 sous les auspices des Nations Unies, les pays participants ont fait assaut de statistiques sur leurs villes neuves. Les chiffres cités les plus impressionnants furent ceux de l'URSS. Dans l'Union soviétique des centaines de villes présentement bien établies n'existaient pas en 1917; de là, la possibilité de dire que toutes ces villes sont des créations de villes nouvelles par le régime soviétique. Certaines de ces villes, inexistantes en 1920, ont aujourd'hui acquis une taille respectable, ainsi Magnitogorsk et Karaganda. Dans les deux cas cependant, la taille et l'allure actuelle de ces cités n'avaient été ni prévues ni dessinées lorsque la décision de leur création fut prise, ni dans les années qui suivirent immédiatement leur

fondation. Karaganda resta même jusqu'à une époque récente un centre minier entouré de vastes camps de concentration. Ce n'est pas là un genre de poussée urbaine qui corresponde à ce qu'on appelle dans les pays occidentaux, les « villes neuves. »

Aux Etats-Unis un bon nombre de villages ou bourgades ont atteint et dépassé la taille d'une ville depuis 1920. Les Américains pourraient parler aisément eux aussi de centaines de « villes neuves » créées depuis un siècle ou même depuis 1920, s'ils appliquaient le terme dans un sens aussi large et vague que l'ont fait les Russes. Mais la terminologie américaine est plus prudente et nuancée en ces matières. Le terme de « new town » a été jusqu'ici reservé dans la langue anglaise, du moins entre experts, à une catégorie spéciale et bien définie de fondations par le gouvernement britannique. Les « new towns » au Royaume-Uni ont été relativement peu nombreux parce que n'étaient inclues dans cette catégorie que des villes fondées par décision officielle, selon un plan d'ensemble établi à l'avance dans le cadre de la politique d'urbanisation générale du pays. La taille de ces villes neuves était fixée et limitée d'avance. Le plafond de population une fois atteint, une nouvelle extension ne pouvait avoir lieu qu'après nouvelle décision officielle (ce qui s'est produit récemment pour certaines de ces villes neuves). Ces « new towns » étaient physiquement et administrativement distincts, séparés d'autres cités pouvant se trouver à assez proche distance.

On pourrait trouver aux Etats-Unis et au Canada beaucoup de villes, neuves en fait, qui entreraient dans la catégorie des « new towns » *sauf* pour ce qui est de la décision officielle. Ces villes neuves d'Amérique du Nord ont été conçues et construites, avec une planification plus ou moins poussée selon les cas, surtout par des intérêts privés (ainsi les « Levittowns » de M. Levitt aux Etats-Unis, ou une ville comme Baie-Comeau en Québec, bâtie par la Québec North Shore Company autour de ses usines). Quelques villes neuves ont été construites aux Etats-Unis par décision officielle pendant la guerre pour des buts de défense nationale et elles ont continué à se développer après 1945, ainsi les villes de l'atome, Oak Ridge dans le Tennessee et Los Alamos dans le Nouveau-Mexique. Mais toutes ces catégories américaines étaient, par leur conception, et aussi par leur exécution, très différentes des « new towns » britanniques dont le but était d'assurer un meilleur agencement de la poussée urbaine normale de l'époque.

Depuis une quinzaine d'années on construit en France aussi des « grands ensembles » dont certains mériteraient (en particulier le nouveau Sarcelles dans la banlieue parisienne) d'être considérés comme des villes neuves. Mais il y a en général contiguïté du grand ensemble avec une zone déjà anciennement urbanisée; on peut donc le traiter comme une extension d'un noyau ancien plutôt que comme un noyau nouveau, ce que doit être le « new town » à l'anglaise. Dans quelques cas, en particulier celui de Mourenx, dans le voisinage des installations industrielles de Lacq, il s'agit bien d'une ville neuve d'environ 10.000 habitants, séparée de tout autre ensemble, planifiée d'avance, par une autorité publique et constituant une nouvelle unité administrative. Mais on ne parle guère de villes neuves en France.

On préfère le terme de « grand ensemble », plus populaire et s'appliquant d'ailleurs à de vastes agglomérations urbaines neuves aussi bien qu'à un groupement un peu spectaculaire de gros immeubles compris dans une ville ancienne. L'administration française parle encore de « ZUP » ou « zones à urbaniser en priorité » pour des grands ensembles très importants à la périphérie des grandes villes (certaines « zup » sont prévues et planifiées pour 100.000 habitants).

Il règne une confusion certaine dans les termes dont on se sert communément pour désigner les nouvelles créations urbaines. En Suisse notamment le terme de « cité nouvelle » est fréquemment appliqué à des projets de taille et de nature très différentes: ainsi on parle d'un petit groupe d'immeubles construit dans le village de Gland (Vaud) comme d'une « cité nouvelle », et on désigne du même terme de vastes groupes d'immeubles qui forment des « grands ensembles » à la périphérie de Genève ou de Berne, comme aussi le projet récemment annoncé de ce qui serait vraiment une grande ville neuve, dessinée pour 300.000 habitants, à construire dans la région de Zurich. Pour s'entendre il convient donc d'user du terme de *ville neuve* pour les créations de nouveaux noyaux urbains, planifiés et dessinés d'avance, après avoir reçu l'approbation des autorités publiques compétentes, et nettement distincts de toute autre ville plus ancienne.

Motifs de telles créations

Pour comprendre les raisons pouvant militer en faveur ou contre la création de villes neuves, il faut en examiner les motifs traditionnels. Ces motifs peuvent se résumer en quatre considérations essentielles:

1. *Orientation politique nouvelle à donner à une nation ou région.* C'est la raison la plus fréquemment citée dans les annales du passé. Il faut inclure dans cette catégorie la création de nouvelles capitales nationales signifiant une réorientation de tout le rôle d'une nation, de son *Weltanschauung*.

— Ainsi l'idée d'Epaminondas de bâtir Mégalopolis au centre du Péloponnèse, entre Sparte et Athènes, pour résoudre le long conflit qui opposait ces deux métropoles.
— Louis XIV transportant au XVIIe siècle la Cour et le Gouvernement de la France à Versailles pour affirmer l'autorité du roi sur Paris, et son indépendance des foules, des seigneurs, des marchands et du Parlement de Paris.
— Pierre le Grand transportant la capitale russe vers 1700 de Moscou à Saint-Pétersbourg pour rompre l'isolement continental de la Russie, l'orienter vers la mer et les relations extérieures, et retirer aussi aux boyars moscovites trop d'influence à la Cour du Tsar.

— Washington, capitale fédérale des Etats-Unis, établie vers 1800 sur un district fédéral, placé entre Nord et Sud, aux portes de la Virginie (alors l'Etat le plus vaste et le plus peuplé de la fédération), mais à bonne distance des grandes villes dont l'influence ne devait pas prédominer dans la politique nationale (comme Philadelphie, New York et Boston). Un grand site portuaire aussi sur le Potomac, accessible aux navires océaniques d'alors, mais qui ne se développera jamais comme port de mer.
— Au début du XXe siècle, Canberra en Australie et Prétoria en Afrique du Sud, villes neuves, aux positions intermédiaires, capitales fédérales imitées de Washington.
— Après 1920, Ankara où Kemal Ataturk transfère la capitale turque pour renforcer le repliement de la nation turque sur l'Anatolie, sur ses réformes internes, la mise en valeur de son territoire, la réaction contre la tradition cosmopolite et maritime d'Istanbul.
— Enfin tout récemment Brasilia, comparable à Ankara par sa signification de réorientation vers les ressources de l'intérieur. Récemment les nouvelles capitales politiques ont été très à la mode (Islamabad, Chandigarh, etc.).

On pourrait assimiler à cette catégorie de capitales nationales des villes neuves bâties pour servir de centres administratifs et économiques à des provinces qui ainsi devaient être réorientées. Ainsi Alexandre le Grand avait fait le plan de nouvelles villes, grands centres portuaires, au débouché des fleuves dans la mer, pour lier ensemble par un réseau de relations maritimes actives les diverses provinces de son empire: il en reste Alexandrie, aux bouches du Nil; Karachi, descendante de l'Alexandrie des bouches de l'Indus; Iskanderun, héritière d'Alexandrie aux bouches de l'Oronte.

On pourra mettre encore dans cette catégorie les nombreuses villes neuves établies en pays neuf ou sur une frontière nouvelle par une puissance conquérante ou colonisatrice. Ainsi les Romains créèrent Arles sur les bouches du Rhône et Cologne sur le Rhin, parmi beaucoup d'autres villes. Au Moyen Age ce genre de création fut fréquent, surtout en pays de marche-frontière (Durham en Angleterre, Vienne en Autriche, etc.). Parfois ces villes neuves furent très soigneusement planifiées (ainsi les bastides du Languedoc du XIIIe siècle). Le même plan, hérité des Anciens, fut prescrit par Philippe II d'Espagne pour la création de villes neuves dans son vaste empire d'Amérique, où ces fondations furent légion.

Les villes neuves furent donc dans le passé très souvent créées pour un motif politique et stratégique.

2. *Mise en valeur d'un site pour une fonction économique nouvelle.* Ce fut là un autre motif très fréquent de création de ville neuve. La ville devient nécessaire soit pour desservir une région à mettre en valeur qui évolue, se peuple, et développe son économie, soit pour loger le personnel d'un ou plusieurs établissements industriels nouveaux et assurer les services nécessaires à ce personnel nouvellement im-

planté. Le second cas est celui des « milltowns » ou « company towns » que la Révolution industrielle multiplia d'abord au Royaume-Uni et aux Etats-Unis puis un peu partout dans un monde qui s'industrialisait. Il est à peine nécessaire de citer des exemples de ce genre. Ce type de création continue à donner naisance à des villes nouvelles qui ne sont pas toutes cependant planifiées à l'échelle nécessaire dès le début. Ainsi Magnitogorsk en Russie, Baie-Comeau ou Kitimat au Canada, les Levittowns ou les villes de l'atome aux Etats-Unis rentrent évidemment dans cette seconde catégorie, beaucoup plus utilitaire et moins spectaculaire que la catégorie politique pour laquelle le plan exprime souvent dès le début un souci de prestige.

Tout récemment, en Suisse, la compagnie Brown-Boveri, construisant entre Bâle et Zurich une nouvelle grande usine, jugea bon d'implanter à côté toute une petite ville logeant le personnel, leurs familles et les services adéquats. Cette création fut signalée à l'*Expo* de 1964 à Lausanne dans la salle consacrée à l'aménagement du territoire de la Suisse. La catégorie du « milltown » n'est donc pas encore périmée. Elle permet d'assurer au personnel d'une nouvelle installation industrielle les logements et autres services qui rendent les conditions de vie sur le nouveau site plus faciles, mieux ordonnées. Pour les installations multiples de Lacq, dans le sud-ouest de la France, Mourenx assure presque la même fonction de milltown à quartiers multiples dont l'un est réservé au personnel d'une seule compagnie (Pechiney). Eindhoven aux Pays-Bas pourrait être classé comme milltown des usines Philips. Les cas de ce genre abondent.

3. *La ville refuge dans un site promettant une vie meilleure aux réfugiés.* Dans le passé le groupe qui fonde ainsi une ville est un groupe de réfugiés politiques ou religieux. Ainsi furent fondées beaucoup des grandes villes du passé: Venise fut d'abord un refuge sur des îlots dans la lagune; Boston fut un refuge au seuil d'un monde nouveau pour les puritains, Philadelphie pour les quakers, Providence pour les anabaptistes, Salt Lake City pour les mormons, Tel Aviv pour les sionistes.

Ces créations-là, fruit de persécutions que les réfugiés fuyaient, ont été moins nombreuses récemment. En fait on ne voit guère de telles villes nouvelles, fondées pour une utopie qui en fait sa libération et son laboratoire, depuis une quinzaine d'années. Au XIXe et au début du XXe siècle il y en eut encore beaucoup, notamment des villes ou bourgades neuves établies pour une utopie nouvelle de type socialiste, les phalanstères, ou encore pour mener un mode de vie de genre nouveau, particulièrement agréable — ainsi en Angleterre les « Garden Cities » selon l'idéal d'Ebenezer Howard: Letchworth et Welwyn Garden City. Mais là il s'agit moins d'un refuge que d'une *philosophie du confort* et nous en arrivons à la quatrième catégorie, plus caractéristique de notre époque.

4. *La ville neuve assurant des conditions matérielles confortables dans une zone urbanisée en voie de saturation.* Les villes furent jadis dominées par des soucis de sécurité physique et militaire, plus tard par des soucis de sécurité économique et sociale. Au XXe siècle, et largement sous l'influence du modèle nord-américain, le souci de confort pour la masse est devenu essentiel dans les plans d'urbanisme. La poussée rapide de l'urbanisation moderne est en train de vieillir très vite ou de

saturer les centres urbains anciens. Pour dégorger et assurer des conditions de vie agréable (là les urbanistes espèrent deviner le mode de vie que souhaitent les gens) il a fallu planifier, préparer les établissements nouveaux.

La rapidité de la poussée urbaine menace de saturer et d'étouffer très vite les villes qui ont de la vitalité, de leur faire acquérir les dimensions auxquelles leurs services anciens, leur vieux noyau central ne peuvent plus assurer de fonctionnement adéquat.

Alors que les métropoles poussent vite (est-il besoin de donner des exemples ? Il y avait dans le monde sept agglomérations urbaines de plus de 500.000 habitants en 1800, mais plus de 175 en 1950, plus de 200 en 1960...), la plupart d'entre elles rendent la vie difficile ou très onéreuse à leurs résidents. La prolifération des banlieues a fondé et fait pousser depuis un siècle un grand nombre de « villes neuves », le plus souvent sans plan préconçu, dans le plus grand désordre, sans apporter l'amélioration des conditions d'existence que le progrès technique et économique promettait.

De là la création de villes satellites, de villes dortoirs, de « garden cities », etc. Les zones saturées se dégorgent ainsi et les théoriciens d'un urbanisme assurant une vie meilleure peuvent se livrer à des expériences dont certaines ont réussi. L'éminent architecte danois Steen Eiler Rasmussen a dit qu'il y avait deux écoles principales d'urbanisme au XXe siècle. L'une exige la multiplication des villes neuves du type britannique: *garden cities* à la Ebenezer Howard, *new towns,* etc. L'autre, d'origine française, serait la conception des grands ensembles à hautes tours massives entourées de verdure: c'est la Ville radieuse à la Le Corbusier. Le souci essentiel est d'assurer plus de confort par un meilleur aménagement du territoire qui évite le « pays noir » des régions de charbonnages ou la « zone grise » de semi-taudis à vieillissement rapide, caractéristique de tant de villes américaines. On s'efforce aussi de réaliser ainsi une meilleure redistribution de la population, d'empêcher la solution colloïdale dans une banlieue désordonnée qui dévore le paysage et impose des charges très lourdes aux collectivités locales.

Ces villes neuves sont légion de nos jours, surtout au voisinage des grandes métropoles en rapide expansion. Les Américains, après y avoir un peu résisté, y viennent aussi (créations récentes telles que Reston, en Virginie, dans la grande banlieue de Washington). Il faut voir maintenant les raisons pressantes qui imposent si fréquemment à notre époque la création planifiée de villes neuves.

Redistribution en cours de l'urbanisation moderne

Les modes de répartition de la population et des activités économiques à travers les espaces habitables sont en train de changer. Ces changements sont dus en grande partie au processus complexe d'urbanisation: la majorité de l'humanité va vientôt vivre en des genres de vie de type urbain, soit non agricole; dans les pays d'économie avancée; tel est déjà le fait d'une écrasante majorité.

Cette urbanisation a créé trois courants de redistribution de la population et des activités économiques qui font vivre les gens:

1. La population est en croissance un peu partout dans le monde et sa densité augmente, même dans les régions ci-devant désertes, du fait de migrations comme du fait de la croissance démographique. Très peu de pays ont vu récemment leur population diminuer (les exceptions sont l'Irlande, l'Allemagne orientale, le Vietnam du Nord).

2. Les villes débordent les limites anciennes des agglomérations urbaines. Des modes urbains ou suburbains d'occupation du sol se répandent sur le paysage, sur de vastes espaces, supprimant souvent la vie proprement rurale en ces régions urbanisées. C'est l'aspect de l'urbanisation le plus généralement connu et souvent critiqué.

3. A l'intérieur de la plupart des pays, et plus spécialement dans les pays à économie avancée, la population tend à se concentrer dans une proportion croissante sur quelques espaces ne représentant en superficie qu'une faible fraction du territoire national. Il en résulte que des régions plus petites concentrent une part accrue du peuple, de ses besoins et de ses ressources, tandis que des régions plus vastes se dépeuplent. Ces tendances s'observent aux Etats-Unis comme en Grande-Bretagne, en Argentine comme en France, en Suède comme en Suisse, au Canada comme en Grèce. Nous pourrions allonger cette liste de pays.

Cette tendance résulte aussi de l'urbanisation et de la mécanisation du monde. Les régions qui se vident d'hommes n'en produisent pas moins des denrées diverses (produits agricoles, miniers, forestiers et même manufacturés) en grosses quantités mais avec moins de main-d'œuvre. Le dépeuplement ne ruine pas nécessairement; il peut même contribuer à élever le niveau de vie moyen de ceux qui restent (c'est par exemple le cas dans beaucoup de campagnes françaises).

La conséquence fondamentale de ces trois tendances cumulées est la rapide poussée de densité de peuplement dans les régions de concentration urbaine. Les problèmes d'équipement de ces régions deviennent très complexes et ardus à résoudre. D'où le besoin de planification régionale ou d'aménagement du territoire. En termes populaires il faut faire face à deux marées montantes complémentaires dans les régions en voie d'urbanisation: d'une part, *la marée montante de la densité,* densité des gens, de la circulation, d'activités et de besoins divers dans les plus grandes villes (sensible aussi dans les petites villes qui poussent proportionnellement très vite); d'autre part, *la marée de la suburbanisation des campagnes* environnantes qui se trouvent devoir fournir des services de qualité urbaine à des résidents disséminés et à une faible densité d'établissements industriels ou commerciaux. Cette seconde marée ruine le paysage, rend l'accès du pays vraiment rural plus lointain aux citadins des agglomérations et impose aux collectivités locales de cette zone des

charges financières disproportionnées avec les ressources financières qu'elle apporte. En plus, tout le caractère social et politique du pays ci-devant rural se modifie de façon inattendue, affectant les structures régionales et nationales.

Dans une telle situation il devient évident que les villes anciennes peuvent et doivent se développer pendant que les espaces entre les agglomérations se suburbanisent. Cette tendance est particulièrement rapide dans les régions où existent des réseaux anciens de centres urbains multiples. C'est là une situation où nombre des effets de l'urbanisation moderne peuvent être contrôlés et soulagés par la création d'un nouveau réseau de villes neuves, bien adaptées aux besoins sociaux et économiques de la région considérée.

Les villes neuves ont donc été fondées à notre époque soit pour décongestionner les grands centres urbains, soit pour équiper en logements et services un site qui assumait une fonction nouvelle pouvant être celle de capitale politique, de port de mer ou de nouveau centre industriel. Le besoin de loger le personnel d'une nouvelle grande usine implantée en territoire rural peut justifier la création d'une ville neuve, ainsi les installations suscitées par les nouvelles usines de Brown-Boveri. Mais si les villes neuves s'éparpillent souvent (et depuis le début de la révolution industrielle) en suivant la dispersion des usines, la mobilité contemporaine de la main-d'œuvre n'impose plus nécessairement ce voisinage des résidences ouvrières et des lieux de travail. Une grosse usine peut s'établir dans un site d'accès facile et les employés conflueront de diverses villes ou bourgades environnantes. De même beaucoup des villes neuves créées dans l'intention de constituer une collectivité bien équilibrée, diversifiée et intégrée, n'ont abouti qu'à des cités dortoirs, purement résidentielles et dont les habitants allaient travailler à distance.

La cité dortoir, comme le « milltown » à la mode du XIXe siècle, n'est sans doute pas une formation de densité très désirable. D'abord socialement la population s'y ennuie, s'y jalouse, et souvent évolue vers un statut de « classe unique » ne groupant que des cadres ou uniquement des travailleurs moins qualifiés. Même lorsqu'une assez large stratification sociale est réalisée, comme par exemple à Mourenx, il est souvent difficile d'éviter des tensions et conflits internes dus à une existence trop en vase clos. Afin de rendre la vie d'une ville neuve qui, par définition, manque de certains des attraits des vieilles métropoles, plus intéressante et stimulante, il apparaît important de diversifier dans toute la mesure du possible les activités économiques.

Une autre considération milite dans le même sens: les finances municipales se portent en général mieux lorsque la ville n'est pas purement résidentielle. Les terrains et bâtiments industriels et commerciaux peuvent être imposés beaucoup plus lourdement que les locaux d'habitation et contribuer ainsi aux dépenses élevées des équipements collectifs. Ce dernier principe, bien établi au siècle dernier, apparaît bien plus discutable de nos jours. Une grosse usine, utilisant les accès routiers autant et plus que les accès ferroviaires, peut en venir à coûter assez cher à la collectivité régionale, sinon toujours à la seule municipalité locale. Elle peut, en congestionnant le trafic routier, en augmentant la pollution de l'eau et de l'air, avoir des effets

défavorables, aujourd'hui bien connus, sur les conditions d'existence de la population voisine et sur les budgets locaux.

Mais, le plus souvent, lorqu'une ville neuve est construite, on cherche à lui assurer un « soubassement » industriel, en grande partie parce qu'on veut éviter la ville purement résidentielle et aussi parce que l'idée, héritée du siècle dernier, que la ville vit par l'industrie et de préférence l'industrie manufacturière, demeure solidement implantée dans l'esprit des gens. Les autorités britanniques qui planifient et administrent les « new towns » s'efforcent d'établir des usines sur le territoire de ces municipalités. Elle n'y ont pas toujours réussi. Le même problème se pose aujourd'hui pour la ville de Reston en Virginie dont les fondateurs ne voudraient pas faire simplement une cité dortoir, satellite élégant de Washington.

Le succès des implantations industrielles a été plus évident dans les villes neuves qui entourent Londres que dans celles qui avoisinent les vieux centres urbains dans le nord de la Grande-Bretagne. C'est que Londres est une grande métropole en poussée rapide, un grand marché qui regorge de ressources. Les établissements nouveaux ou en voie d'expansion qui ne peuvent obtenir un site tout près du centre de la métropole acceptent volontiers une localisation voisine dans une ville neuve de la périphérie métropolitaine. Mais Washington par contre est essentiellement une capitale politique, faite de bureaux plutôt que d'usines. Pourra-t-on « déconcentrer » ces bureaux, si ce n'est par ordre officiel ? (ce qui a déjà été commencé sans trop de succès pour certaines agences du gouvernement fédéral).

La tendance très nette de la main-d'œuvre vers les services qualifiés, vers les activités économiques que nous avons appelées « quaternaires », est déjà impressionnante dans les statistiques du travail aux Etats-Unis, au Canada, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas et en France. On ne saurait négliger cette tendance en planifiant des villes neuves. La majorité de la population active nord-américaine travaille déjà dans les occupations de genre « white-collar », soit non manuelles. Il paraît très vraisemblable que la Suisse pourraît être l'un des premiers pays d'Europe à suivre cette voie. Le personnel politique des pays démocratiques a longtemps été obsédé par le petit exploitant agricole comme épine dorsale de la structure électorale de la démocratie. Il a dû renoncer désormais à ce schéma. L'idée d'urbanisation a alors évoqué dans les esprits l'ouvrier en salopette bleue penché sur sa machine, épaulé par le petit boutiquier. Là encore il faudra bientôt reviser les symboles et les programmes pour admettre la nouvelle prédominance de l'employé de bureau, de laboratoire et de grand magasin, épaulé par la masse des enseignants et des professions dites libérales. La ville de demain devra desservir ce genre d'activités. Beaucoup de celles-ci devraient pouvoir se décentraliser vers des villes de taille moyenne ou même petite (soit de 25.000 à 200.000 habitants) si ces villes ne sont pas trop éloignées de centres plus importants et si la ville neuve elle-même est pourvue en équipements collectifs locaux susceptibles d'animer et d'égayer sur place la vie quotidienne et les fins de semaine de la population.

Aux Etats-Unis, l'expansion des universités est en train de créer des villes neuves ou d'en ranimer des vieilles en les remaniant tant et si bien qu'on voit un nouveau

« campus » élever toute une ville neuve (prévue souvent pour 20.000 à 40.000 habitants) à l'intérieur ou à côté d'une ville ancienne. Nous avons ainsi assisté depuis trois ans à la transformation d'une ville telle que Carbondale, dans le sud de l'Illinois, créée par une compagnie de chemin de fer vers 1890 autour d'une gare dans une région minière, poussant jusqu'à avoir une quinzaine de milliers d'habitants, puis recevant depuis 1948 l'injection extraordinaire de l'établissement de la nouvelle Southern Illinois University qui groupait en 1965 16.000 étudiants et plus de 1000 membres du corps enseignant. Carbondale devient une petite capitale; son « campus » dévore la moitié de la ville ancienne et en déborde largement; toute une banlieue nouvelle jaillit parmi les bois et les fermes. Et ce genre de création (dont le noyau « campus » est soigneusement dessiné, selon un plan approuvé par les autorités de l'Etat d'Illinois) se répète à plusieurs dizaines d'exemplaires à travers les Etats-Unis.

Il nous faut voir maintenant quels genres de régions attirent et concentrent les éléments déplacés par le processus moderne d'urbanisation — et ce qu'il en est particulièrement en Europe.

Les régions d'élection de l'urbanisation moderne

Les régions qui concentrent le gros de la population urbanisée et qui pousent le plus vite dans le monde occidental d'aujourd'hui appartiennent à l'une des deux catégories que nous dénommerons temporairement: le type « Mégalopolis » et le type « Riviera ».

Nous avons appelé « Megalopolis » la grande région urbanisée qui s'étend sur la côte nord-est des Etats-Unis, entre l'Atlantique et les Appalaches, de la grande région de Boston à la grande région de Washington. New York est en son centre. Cette région groupe aujourd'hui près de 40 millions d'habitants, soit un cinquième de la nation américaine sur moins de 2 % de la superficie des Etats-Unis. Une région de type mégalopolitain se développe autour d'un groupement polynucléaire ancien de grands centres de commerce, d'affaires et de culture, ayant aussi des fonctions politiques ainsi dans le centre et le sud-est de l'Angleterre, ou dans la région Amsterdam-Bruxelles en pays du Bénélux. La combinaison affaires-politique-culture attire également un grand développement de tout ce qui est des mass-media, de l'information et aussi de grandes ressources de récréation pour adultes (théâtres, concerts, boîtes de nuit, casinos, aussi bien que conférences, hippisme, compétitions sportives, équipement régional de récréation du genre chasse, pêche, canotage, sports d'hiver, etc.). Il ne suffit plus à une grande région urbaine d'offrir des emplois, permettant de gagner sa vie. Il faut aussi qu'elle puisse fournir un genre de vie intéressant, même excitant et aussi agréable. Nous retrouvons là les considérations de confort pour la masse, de mode de vie adéquatement équipé qui tiennent de plus en plus de place dans l'urbanisme contemporain.

Les régions du type « Riviera » sont précisément réputées et organisées pour une certaine vie de plaisance. Par leur climat, leur paysage, leur position au bord de l'eau et au pied de la montagne, elles offrent des avantages naturels évidents. Jusqu'à une époque récente, de telles régions n'étaient guère aptes qu'à des activités de loisirs, de vacances. Elles avaient été lancées par des lords anglais, des princes russes, des millionnaires américains. Mais petit à petit elles avaient attiré la masse des vacanciers du moins pendant certaines saisons, puis des retraités. Ce marché local croissant avait fini par attirer des activités commerciales croissantes, des établissements industriels. Les Rivieras étaient souvent voisines de villes anciennes assez importantes, vieux centres de commerce et d'industrie. Ainsi Gênes pour la Riviera italienne, Toulon et même Marseille pour la Côte d'Azur française. Il y avait là une chaîne de villes anciennes et nouvelles, grandes et petites, d'industrie et de plaisance, dont la combinaison, à notre époque, dans un cadre naturel agréable s'annonce fructueuse. De Marseille à Pise se dessine sur le littoral méditerranéen une bande urbaine étroite, un ruban serré entre la montagne et la mer, mais qui est en train d'être densément peuplé toute l'année, et terriblement surpeuplé en été. La fonction de plaisance pure, en grande saison, est en train d'émigrer vers d'autres côtes méditerranéennes (le Languedoc-Roussillon français et La Corse qui commencent à s'équiper, les Costa Brava et Costa del Sol en Espagne, les côtes de l'Adriatique et de la Sardaigne en Italie, etc.). Les Rivieras française et italienne sont en train d'attirer des industries, des laboratoires, des bureaux, de devenir une grande région urbaine.

Il semble évident que les deux grandes régions de Suisse en rapide expansion pourraient être classées dans les deux catégories que nous venons d'esquisser:

— la grande région d'entre Rhin et Alpes, le triangle Zurich-Bâle-Berne, est de type mégalopolitain, quoique à échelle encore modeste;
— la région littorale du lac Léman, de Genève à Montreux, est du type « Riviera », plus petite, plus continentale que les Rivieras classiques, mais occupant une position plus centrale dans une Europe dont les interconnections et les intérêts internationaux se resserrent, dont le réseau de relations continentales forme dans cette Suisse lémanique l'un de ses principaux carrefours.

Fonction et conception moderne des villes neuves

La vogue actuelle des villes neuves indique le besoin de constituer de nouveaux noyaux urbains en sus de ceux déjà existants. L'urbanisation du XXe siècle a causé, surtout depuis la généralisation de l'automobile, une grande dispersion de l'habitat urbain. Les banlieues des villes ont d'abord proliféré en ordre assez serré pour se répandre ensuite sur le pays rural en ordre très dispersé. Un premier stade de cette dispersion crée une symbiose d'urbain et de rural comportant divers avantages. Mais lorsque la marée urbaine vient submerger de façon très chaotique le « pays

ouvert », l'imprégnant de densités de résidence et de ciculation pour lesquelles il n'est nullement équipé, il devient indispensable d'apporter de l'ordre dans cette urbanisation. La tendance première fut une planification de caractère restrictif: zonage et autres règlements locaux. Dans les grandes régions urbaines d'Amérique comme d'Europe, y compris la Suisse lémanique et le triangle Bâle-Berne-Zurich, il apparaît nécessaire de remettre de l'ordre dans l'expansion urbaine trop chaotique, de préserver à la fois la beauté du paysage et la qualité des services, en concentrant sur quelques sites bien délimités le gros de l'urbanisation à venir.

On en vient ainsi à créer des villes nouvelles soit sur des sites tout à fait dépourvus d'agglomérations préalables soit autour de villages ou bourgades plus anciens. Une propagande très active et une littérature abondante ont proclamé dans les pays de langue anglaise les vertus et avantages du système britannique des « new towns » et des « garden cities ». Ces expériences intéressantes, qui sont une des contributions modernes de la Grande-Bretagne à l'organisation de la vie urbaine, ne sont pas entièrement convaincantes dans le détail et dans la méthode. Les villes neuves ne doivent pas nécessairement être des créations entièrement nouvelles; leur population ne doit pas toujours être fixée au voisinage de 30.000 à 50.000 habitants (ce qui fut la norme britannique d'avant 1960) ou à 100.000 habitants (nouvelle norme en faveur); enfin la disposition en cercle autour d'une ancienne métropole comme on l'a fait à Londres n'est pas à recommander partout.

Mais la constitution de villes neuves soigneusement planifiées et conçues pour s'intégrer harmonieusement au paysage, fournissant un cadre de vie et des services de bonne qualité, devient une nécessité pour éviter le chaos et la laideur dans les régions en rapide urbanisation, surtout en pays déjà pourvu de densités assez fortes. La dispersion désordonné élève aussi le coût de la plupart des services.

Depuis 1965 une nouvelle législation favorise aux Etats-Unis les « communautés nouvelles entièrement planifiées ». Cela annonce une prochaine récolte abondante de villes neuves. Celle de Reston, récemment inaugurée dans la grande banlieue de Washington, a été saluée comme un prototype probable par la presse américaine. Son premier quartier, construit pour 15.000 habitants (l'expansion ultime étant fixée à 75.000), apparaît comme une petite ville de luxe, dotée d'un grand lac artificiel sur lequel un grand jet d'eau semble faire allusion au paysage de Genève alors que l'architecture environnante puise des inspirations diverses, les unes à Portofino, sur la Riviera italienne, d'autres aux environs de Stockholm et d'Helsinki. L'ensemble exprime un gros effort vers la qualité et l'esthétique du décor de la vie quotidienne. Une autre ville neuve est annoncée, en construction, non loin de Washington en Maryland.

Dans le même but d'atténuer les pressions qui s'exercent de manière écrasante sur le centre d'une grande métropole et d'organiser le chaos naissant des environs, tout en pourvoyant à la croissance prochaine, le district de la région de Paris propose une solution intéressante et nuancée dans le *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris.* Ce document, l'un des plus prudents et des mieux pensés parmi les plans de ce genre pour grande région urbaine, écarte pour Paris

la couronne de « news town » à l'anglaise mais propose un choix bien défini de sites où devront être aménagés des centres régionaux nouveaux, des villes neuves, dont certaines atteindront le demi-million d'habitants. Dans certains cas il existe déjà une ville, encore petite, sur l'emplacement; en d'autres cas il n'y a qu'un village.

La grande région urbaine d'aujourd'hui se prépare un peu partout dans le monde à recevoir au cours de la prochaine décade un accroissement considérable de population et d'activités. En partie les besoins accrus en espace résulteront d'une amélioration du niveau de vie et du genre de vie des résidents. Pour faire face à ces besoins, qui seraient menaçants si l'on ne s'y préparait, la ville neuve apparaît comme ayant un rôle reconnu et salutaire; elle devient l'un des modes principaux d'aménagement et d'amélioration du processus turbulent et complexe, mais inéluctable, de l'urbanisation.