Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 38 (1966)

Heft: 9

Artikel: Problèmes fonciers et aménagement régional en Europe

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126080

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: 13.07.2025

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

Problèmes fonciers et aménagement régional en Europe

Dans un rapport intitulé «Enquête sur les grands problèmes de la politique des pouvoirs publics en matière du logement», préparé récemment par le Comité de l'habitation, de la construction et de la planification au sein de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (HOU/Document de Travail 173 et Addenda), une section spéciale est consacrée aux problèmes fonciers et d'aménagement régional – problèmes qui débordent le cadre de ce qu'il est convenu d'appeler la «politique du logement». *Cependant, on reconnaît de plus en plus – dit le rapport – qu'une politique rationnelle du logement ne peut se concevoir que dans le cadre plus vaste de ces problèmes.*

La terre a toujours présenté des problèmes économiques et sociaux particuliers. A la différence d'autres biens, l'offre de terrains (à quelques exceptions mineures près) est limitée et localisée. Si la demande s'accroît, on ne peut y répondre que par une utilisation intensive des terrains (ce qui peut exiger des mesures de réaménagement ou d'expropriation, ou les deux) ou en mettant en valeur des terrains non aménagés. Si l'on utilise de façon intensive les terrains à bâtir, cela peut provoquer des problèmes de congestion urbaine et donner lieu à des dépenses d'infrastructure sociale importantes (transports, adduction d'eau, équipements collectifs) qui ne sont pas à la charge du propriétaire du terrain ou du promoteur. La mise en valeur de terrains vierges peut aboutir rapidement à une urbanisation telle qu'il est difficile d'assurer les services nécessaires et elle peut poser des problèmes aigus de déplacements entre le logement et le lieu de travail, de préservation des espaces verts et agréments collectifs, de conservation du sol à des fins d'extraction minière, etc. Dans les pays à économie de marché, l'accroissement de la demande provoque la hausse des prix. Il peut arriver que l'on s'attende à une hausse continuelle des prix, d'où thésaurisation des terres et spéculation. Ces problèmes sont souvent aggravés par l'attitude sociale et politique adoptée à l'égard de la propriété foncière. Dans les pays où l'on tient à respecter le principe de la propriété privée, l'Etat peut éprouver des difficultés à imposer une réglementation dans l'intérêt social. Il en est particulièrement ainsi lorsque la propriété privée est traditionnelle ou lorsque l'on considère les investissements fonciers comme un refuge contre l'inflation.

La notion de propriété privée des terrains a sensiblement évolué au cours de ce siècle en raison des problèmes créés par le développement industriel, dans les pays d'Europe occidentale, et par les modifications apportées dans les systèmes économiques et sociaux des pays socialistes d'Europe orientale. Les premières restrictions à la propriété privée ont été imposées fréquemment dans l'intérêt de la santé publique: par exemple, la loi imposait aux propriétaires de maintenir leurs immeubles dans un bon état de salubrité; les immeubles neufs devaient être conformes aux normes officielles en matière de construction; les rues devaient atteindre une largeur minimale; et les immeubles devaient être convenablement protégés contre les risques d'incendie. Ces restrictions furent acceptées comme nécessaires dans l'intérêt public: *salus populi est suprema lex;* on estima en conséquence que les propriétaires n'avaient pas droit à une indemnité. Mais à mesure que la population augmentait et que l'urbanisation progressait dans les sociétés industrielles modernes, les problèmes devenaient beaucoup plus aigus et la question de l'indemnisation plus difficile à résoudre.

Il existe cependant de grandes différences à cet égard. Par exemple, en URSS, où la terre a été nationalisée après la révolution socialiste de 1917 et appartient à l'Etat, celui qui détient un terrain ne reçoit que la valeur des bâtiments démolis; tout élément de spéculation sur la plus-value foncière est supprimé. A l'autre extrême se trouvent les pays où le propriétaire se voit payer le prix du marché d'un terrain aménagé. Lorsque l'on s'attend à de fortes hausses de la valeur des terrains, ce prix peut être très élevé. Diverses mesures ont été adoptées pour limiter le plafond des prix que peuvent payer les pouvoirs publics.

La manière dont on règle ce problème de l'indemnisation est capitale. Si le prix à verser est très élevé, les pouvoirs publics doivent faire face à des engagements qui, financièrement, peuvent être paralysants: dans ce cas, ils risquent de ne pas user suffisamment de l'autorité qu'ils détiennent en matière de servitudes et d'expropriation. En revanche, si l'indemnité à verser au propriétaire est trop faible, les autorités publiques répugnent parfois à utiliser leurs pouvoirs pour des raisons sociales, politiques ou morales.

Avec l'augmentation des pouvoirs d'urbanisme et d'aménagement que les autorités publiques détiennent pour répondre aux besoins économiques et sociaux, leur rôle sur le marché des biens fonciers n'a cessé de croître. L'urbanisme tend à opérer une sélection parmi les terrains et à retenir ceux qui conviennent le mieux à des fins particulières. Dans les règlements de zonage, certains terrains n'auront donc que peu ou n'ont pas de valeur pour

la construction privée. C'est cette difficulté d'apprécier la «valeur du terrain aménagé» qui pose dans sa forme la plus aiguë les problèmes de l'étendue de l'action publique et du taux de l'indemnisation. La valeur du terrain aménagé, que les propriétaires comptent – ou espèrent – réaliser, est en fait répartie sur une superficie bien plus grande que celle qui sera aménagée en réalité, du moins dans le proche avenir. Cette valeur potentielle est donc spéculative, mais à moins de démontrer à tel ou tel propriétaire que ses espoirs sont fallacieux – et comment peut-on administrer cette preuve? – tous les propriétaires de terrains dont la valeur est susceptible d'augmenter peuvent, lorsqu'on leur impose des servitudes, arguer qu'ils ont droit à une indemnisation pour la bonne raison que leur terrain aurait été aménagé par la suite si l'on n'avait pas imposé ces servitudes. Et pourtant, cette valorisation aurait peut-être bénéficié à d'autres terrains que le leur et, de toute évidence, la somme de ce que réclament les différents propriétaires fonciers sera bien supérieure à la somme des valeurs de tous les terrains.

De plus, la réglementation par les pouvoirs publics de l'utilisation des terrains fait que *la valeur foncière se déplace* et passe de tels terrains à tels autres. La valeur de certains terrains diminue alors que celle d'autres terrains augmente. Autrement dit, le plan d'aménagement ne détruit pas les valeurs foncières: il ne fait que les redistribuer. Néanmoins, le propriétaire d'un terrain faisant l'objet d'une interdiction d'aménagement estime souvent qu'il a droit à une indemnisation pour la valeur totale qui serait celle de son terrain s'il avait été aménagé, sans tenir compte du fait qu'un autre bien foncier pourrait être mis en valeur et non le sien.

Il est logique, théoriquement, de compenser les sommes versées aux propriétaires fonciers lésés par un *«impôt de plus-value foncier»* prélevé sur ceux qui bénéficient du plan d'aménagement. Au Royaume-Uni, par exemple, l'expérience a montré qu'il est fort difficile d'agir dans ce domaine de façon rationnelle et équitable. Le principal problème qui se pose ici est de déterminer de quel montant un terrain donné a augmenté de valeur *en raison directe* des servitudes imposées à d'autres terrains, compte non tenu de toutes les autres causes de plus-value.

Tous ces problèmes ne sont aucunement nouveaux mais ils ont pris une importance accrue ces dernières années, particulièrement dans les pays d'Europe occidentale. Les lois d'urbanisme adoptées, par exemple, au *Royaume-Uni* en 1919 et en 1932 ont dû être considérablement amendées et élargies pendant les premières années de l'après-guerre. En *France,* la réglementation concernant l'utilisation des terrains ne date en fait que de 1943. Le grand nombre des pays qui ont, ces dernières années, adopté des mesures législatives ou créé des commissions d'enquête démontre l'urgence de ces problèmes. C'est ainsi que le *Danemark* a créé un Comité national d'aménagement en 1961. La *France* a adopté des mesures en vue de l'achat de terrains dans les «ZUP» («zones à urbaniser en priorité») en 1958 et dans les «ZAD» («zones d'aménagement différé») en 1962. Aux *Pays-Bas,* une Commission du coût des terrains a été créée en 1961; la *Norvège* a institué la réglementation des prix en 1958 et établi récemment un Comité national chargé d'examiner ces problèmes; l'*Espagne* a constitué en 1959 une «Gerencia de urbanización» responsable de la politique foncière.

C'est surtout la croissance des grandes régions métropolitaines – Copenhague, Londres, Moscou, Paris, etc. – qui fait hâter l'examen de ces problèmes. L'extension de ces grands complexes urbains s'est accompagnée d'une migration en provenance des provinces éloignées. On s'efforce de résoudre ces problèmes par un développement marqué des programmes d'aménagement régional. Un élément important de ces programmes est une politique foncière que l'on puisse mettre en œuvre tant dans les régions où l'urbanisation est rapide, et où des mesures de *réglementation* sont indispensables, que dans les régions que l'exode vide rapidement de leur population et où il est nécessaire de mettre au point un programme d'*aménagement* sous les auspices des pouvoirs publics. L'action des pouvoirs publics en vue d'implanter des industries et des équipements collectifs et l'accroissement (actuel et prévu) de la population soulignent l'importance d'une politique foncière appropriée. L'industrie et le commerce ont également des besoins importants de terrains. Cela n'est pas dû seulement au fait que la construction de logements doit s'accompagner de la création d'industries, d'écoles, de routes, de parcs, et de toute une gamme d'équipements sociaux, mais également au fait que les besoins propres de l'industrie et du commerce en terrains augmentent [1]. Cela est particulièrement vrai des besoins en routes et en moyens de communications.

Si les problèmes fonciers diffèrent de forme et d'intensité, la nécessité de prendre des dispositions est commune à tous les pays. Le problème du prix des terrains est plus ou moins aigu d'un pays à l'autre suivant qu'il vit en économie libérale ou en économie collectiviste. Mais dans tous les pays l'Etat intervient dans une certaine mesure et dans tous (bien qu'à des degrés divers) se pose le problème de la pénurie des terrains.

Au *Danemark,* il y a une pénurie croissante de terrains, particulièrement dans la région de Copenhague, où vivent plus d'un tiers des 4,5 millions d'habitants du pays. Le problème est essentiellement un problème d'aménagement: il n'est pas facile de concilier un grand accroissement de l'offre de terrains avec la nécessité de réaliser des travaux d'urbanisation dans l'ordre et suivant un plan rationnel. Il est possible, en choisissant à l'avance les

[1] Voir le rapport introductif «Besoins croissants en espace dans la région urbanisée», Conférence internationale de la FIHUAT, Örebro (Suède), juin 1965.

terrains et en les équipant en services collectifs, d'accroître l'offre de terrains à bâtir sans compromettre les objectifs de l'aménagement, mais cela suppose une organisation administrative satisfaisante. Malheureusement, celle-ci fait souvent défaut dans les régions rurales où il serait possible de construire dans de bonnes conditions.

En *France,* la pénurie de terrains à bâtir est assez récente et l'on a pris récemment à ce sujet des dispositions législatives qui sont constamment remaniées. On pense que la pénurie se maintiendra; en effet, la politique des pouvoirs publics en matière de logements, d'industries, d'écoles, etc., et la politique active d'expansion régionale accroîtront les besoins d'extension qui se manifestent dans les villes. On estime de plus en plus que la solution du problème consiste à associer étroitement la politique d'urbanisme avec la politique d'équipement et d'aménagement, ce qui suppose la coordination des divers services administratifs.

En *Hongrie,* la construction privée est interdite, de sorte qu'il n'existe pas de spéculation sur les terrains ni de pénurie artificielle. D'ailleurs, il n'y a pas en général de pénurie de terrains à bâtir. Cependant, dans les grands centres urbains, le problème se pose de trouver des terrains à bâtir qui soient dotés des équipements nécessaires. La politique foncière des pouvoirs publics tend à assurer à l'avance une offre suffisante de terrains.

Aux *Pays-Bas,* une Commission du coût des terrains à bâtir a constaté récemment que la hausse des prix des terrains n'était pas excessive et qu'en réalité on aurait pu s'attendre à des hausses plus fortes. La commission a recommandé que les municipalités achètent et équipent à temps des terrains à bâtir pour éviter que la pénurie existante ne provoque pas indûment la hausse des prix.

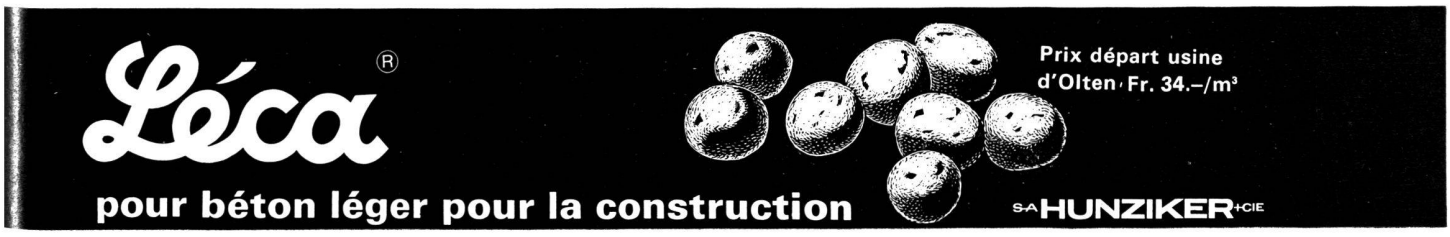
En *Norvège,* la demande croissante de terrains dans les villes, stimulée par l'exode massif des régions rurales, a amené les autorités à se préoccuper de la hausse des prix des terrains à bâtir. La réglementation directe des prix, en vigueur de 1940 à 1954, a dû être abandonnée en raison de ses incidences fâcheuses sur l'offre des terrains et a été remplacée par un régime de prix «socialement justifiables». Cependant, on s'efforce de consolider la structure administrative des services d'urbanisme et de planification et d'inciter les municipalités à acheter suffisamment à l'avance les terrains à bâtir dont elles auront besoin.

En *Pologne,* la pénurie de terrains à bâtir n'est pas due tellement à l'offre insuffisante ni aux prix élevés qu'à la nécessité de procéder à de très importants investissements dans les équipements collectifs. Les ressources de l'économie nationale ne suffisent pas à satisfaire les besoins toujours croissants d'équipements collectifs que provoque l'urbanisation rapide. Afin de résoudre ce problème, on a créé des organismes spéciaux chargés d'établir le bilan des besoins et des disponibilités en terrains susceptibles – dans la limite des ressources existantes – d'être dotés d'équipements collectifs.

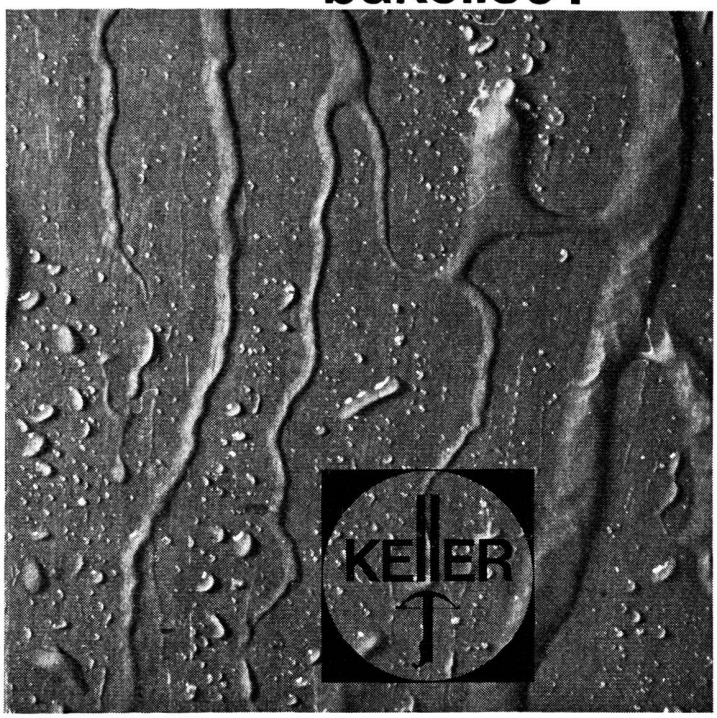
En *Roumanie,* il n'existe pas de pénurie de terrains à bâtir. L'utilisation du sol est réglementée et – fait capital – la majorité des travaux de construction dans les régions urbaines sont entrepris directement par les pouvoirs publics.

En *Espagne,* il n'existe pas, d'une façon générale, de pénurie de terrains à bâtir, mais des problèmes aigus se posent dans les grandes agglomérations. Dans la plupart des régions, on éprouve surtout des difficultés à procéder aux investissements nécessaires en équipements collectifs, et c'est beaucoup plus l'eau qui manque que les terrains à bâtir. La planification à long terme tend à assurer une offre suffisante de terrains à bâtir. A cet effet, les municipalités et une organisation nationale d'achat et d'équipement des terrains procèdent sur une grande échelle à des achats de parcelles.

En *Suède,* la pénurie de parcelles à bâtir dans les villes s'explique généralement par les difficultés d'acquisition ou d'équipement. Ces problèmes sont difficiles à résoudre



Qu'est-ce qu'un panneau contreplaqué bakélisé?



C'est un panneau de bois croisé en collage «marine» dont les surfaces sont revêtues d'un film de bakélite, ce qui lui confère un aspect très esthétique. Un tel perfectionnement, allié aux propriétés éprouvées du collage «marine», a permis de créer un contreplaqué présentant une résistance étonnante contre les effets du temps et de la pluie.

Propriétés
- la bakélite rend les surfaces absolument hydrofuges
- la durabilité du panneau est à tel point accrue, que pour la majorité des cas un traitement de surface complémentaire est superflu
- bonne isolation thermique et propriétés acoustiques avantageuses
- bonne stabilité, solidité extraordinaire pour une matière d'aussi faible épaisseur et d'un poids si réduit.
- grande surface, d'où réduction de la main-d'oeuvre

Applications
- Constructions en bois de tout genre
- Maisons d'habitation et de week-end
- Eléments préfabriqués permettant une mise en place rapide
- Baraques, kiosques, cantines
- Cabines de bains ou de terrains de sports
- Revêtements de façades
- Construction de bateaux et d'embarcations
- Wagons et remorques de camping
- Caisses d'emballage pour produits craignant l'eau
- Coffrages du béton, etc.

Bois et dimensions disponibles

Essence des bois:	okoumé, limba, hêtre	
Dimensions:	okoumé et limba	220 x 125 cm
		255 x 125 cm
	hêtre	220 x 125 cm
	dans les épaisseurs de 4 jusqu'à 40 mm	

Pour résoudre tout problème d'emploi et d'application des contreplaqués bakélisés, un spécialiste de notre service technique sera mis gracieusement à votre disposition sur demande.

Keller + Cie SA Klingnau (Argovie)
056 5 11 77

Keller + Co SA Klingnau

parce que les autorités locales répugnent à se lancer dans des procédures longues et coûteuses d'expropriation et parce qu'elles n'ont pas assez de ressources – techniques, professionnelles et économiques – pour mettre en place tous les équipements collectifs qui seraient nécessaires. Depuis 1963, les municipalités ont été invitées à se préoccuper de leurs besoins à long terme en terrains à bâtir. Deux enquêtes sont actuellement en cours: l'une tend à étudier le problème des capitaux destinés à acheter à l'avance les terrains à bâtir; l'autre doit envisager les mesures nécessaires pour lutter contre la hausse des prix des terrains à bâtir et empêcher les plus-values injustifiées.

En *URSS,* la terre appartient à la collectivité. Il s'ensuit que la pénurie de terrains est purement physique et que le problème des prix ne se pose pas; les seuls problèmes à résoudre sont ceux de coût économique des équipements collectifs. Le problème qui préoccupe le plus les autorités est celui du choix de sites qui puissent être aménagés et équipés en services collectifs et sociaux pour le coût économique le plus faible qui soit compatible avec les objectifs sociaux.

Au *Royaume-Uni,* s'il n'y a pas de pénurie de terrains sur le plan national, il existe des pénuries aiguës au voisinage des grandes villes. Les prix des terrains ne sont pas réglementés, mais le gouvernement cherche à réduire la demande dans les régions surpeuplées par la création de villes nouvelles et l'extension de villes existantes. L'affectation de terrains à la construction relève des services d'urbanisme des municipalités, qui sont chargés (avec les conseils du Ministère du logement et des autorités locales) d'évaluer et prévoir les besoins futurs. Tous les travaux de construction et d'aménagement sont réglementés, et le permis de construire peut être refusé sans indemnisation.

En *Yougoslavie,* où les terrains à bâtir sont nationalisés dans les villes, l'urbanisation crée des problèmes d'aménagement à la périphérie des agglomérations. La pénurie ne se manifeste pas dans la hausse des prix des terrains mais dans l'accroissement du coût des investissements dans les équipements publics et commerciaux. Le problème consiste donc à choisir des sites où les coûts d'aménagement soient faibles. Un problème plus difficile à résoudre est celui-ci: les pouvoirs locaux ne disposent pas d'assez de ressources financières pour préparer et aménager suffisamment de terrains en vue de la construction.

Comme le montre cet examen rapide de la situation de plusieurs pays, le problème foncier se pose différemment d'un pays à l'autre. Mais il est remarquable que partout l'on se préoccupe de ces problèmes et que de nouvelles mesures soient adoptées ou envisagées dans nombre de pays.

Il est évident que l'un des problèmes cruciaux est celui de la structure des services d'aménagement. Dans tous les pays, le contrôle de l'utilisation des terrains est une fonction reconnue de l'Etat. La nature et l'ampleur de ce contrôle varient bien entendu selon la nature du régime politique et économique. Mais quel que soit le degré d'intervention de l'Etat, un problème commun à tous les pays est celui de l'efficacité des rouages administratifs. Que les terrains à bâtir puissent ou non être vendus librement,

le problème se pose de mettre sur le marché suffisamment de terrains à bâtir là où il faut et au moment qu'il faut. Cela exige l'établissement de plans d'aménagement et d'urbanisme et donc l'existence de services administratifs compétents pour dresser ces plans. Mais pour être compétents il faut que les services en question soient suffisamment importants et suffisamment riches, de façon à pouvoir recruter et conserver du personnel technique. Il faut aussi que leur juridiction s'étende sur une région suffisamment vaste.

Le besoin d'un *aménagement régional* se fait sentir dans la plupart des pays. C'est que les mouvements régionaux de population jouent un rôle important dans la création des besoins de terrains et que c'est sur le plan régional qu'il est possible d'établir un bilan des besoins et des possibilités à une échelle qui transcende les limites des circonscriptions municipales. Il se manifeste également dans certains pays d'Europe occidentale une tendance à la coordination de la planification économique et de l'aménagement du territoire aux échelons à la fois national et régional. Cette coordination fonctionne dans de bonnes conditions dans plusieurs pays d'Europe orientale ainsi qu'en France.

Il semble qu'il se manifeste nettement dans l'aménagement du territoire une tendance à la création d'une structure à trois niveaux:

1. Un *service national de l'aménagement* établit les grandes lignes de la politique du pays en ce qui concerne la répartition géographique de la population, des activités économiques, des investissements publics, etc.;
2. Des *services régionaux d'aménagement* établissent les grandes lignes de l'aménagement régional, utilisation des terrains, création de grandes routes, etc.
3. Les *services d'urbanisme municipaux* établissent les plans détaillés d'utilisation des terrains et d'aménagement.

Mais même dans ce cadre général, le problème se pose souvent de la multiplicité des petites autorités locales qui ne disposent pas de suffisamment de techniciens et de ressources financières pour résoudre les problèmes d'urbanisme, d'achat à l'avance des terrains à bâtir, d'aménagement des terrains en vue de la construction, etc. La réorganisation structurelle du gouvernement local pour faire face aux problèmes d'aujourd'hui soulève de difficiles problèmes politiques. Il y a ici un conflit de principes. D'une part, on considère que l'existence de petites municipalités est importante, car elles constituent le cadre du gouvernement démocratique; mais d'autre part, seules les grandes administrations peuvent s'attaquer comme il convient aux problèmes que posent l'urbanisme et l'installation des équipements collectifs. Pour éviter ce dilemme on a essayé de constituer des *services communs d'aménagement et d'urbanisme*. Mais leur efficacité est faible lorsqu'ils n'ont que des pouvoirs consultatifs. Dans plusieurs pays on a résolu en partie le problème en créant des services régionaux chargés de s'occuper de tel ou tel problème particulier: par exemple, adduction d'eau, évacuation des eaux usées, etc. On résout ainsi des problèmes techniques précis mais il se pose alors des problèmes de coordination.

Les problèmes que soulève la croissance des très grands centres urbains ont été, dans de nombreux pays, à l'ori-

Argolite

Le panneau stratifié suisse avec l'arbalète et garantie d'usine

L'arbalète
est aujourd'hui la marque d'authenticité du produit suisse, elle contribue à l'indépendance de notre économie nationale.

C'est avec l'arbalète que Guillaume Tell délivra notre pays du joug étranger il y a plusieurs siècles... Faire honneur à l'arbalète c'est tenir la crise en échec.

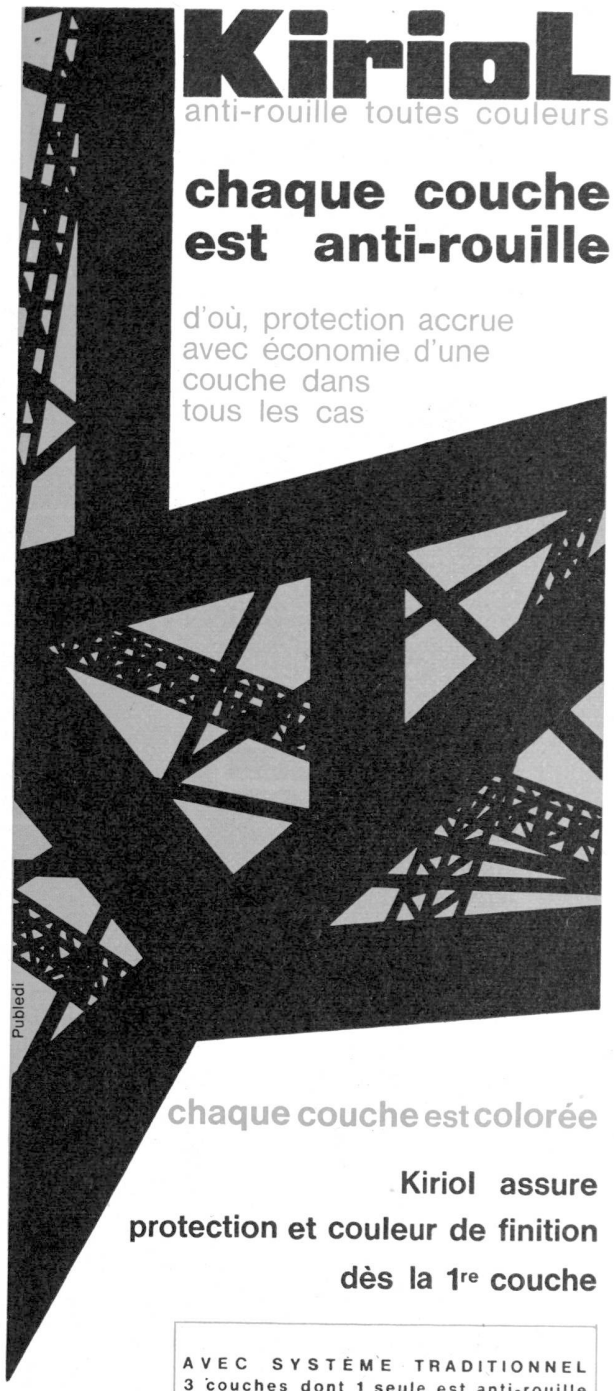
Argolite SA
Usine de panneaux stratifiés
6130 Willisau/LU ✆ 045 61 912

Formats
260x130 cm 330x130 cm 330x160 cm

gine de la création des services d'aménagement régional. Dans de nombreux pays la croissance des villes a abouti à la constitution de vastes complexes urbains – comme Budapest; la vallée de la Clyde, en Ecosse; Londres; Moscou; Paris; la Ruhr; le complexe urbain de l'ouest des Pays-Bas. Dans les Pays-Bas, la moitié de la population vit dans un réseau d'agglomérations qui forme approximativement un fer à cheval passant par Utrecht – Zaan – Ijmond – La Haye – Rotterdam – Dordrecht. Ces villes constituent un ensemble métropolitain étroitement imbriqué dont la population va sans doute passer de 4 millions en 1960 à 5,5 ou 6 millions d'habitants en 1980. Toutes les villes de cette région, dite du *Randstad*, ne cessent de croître et, en l'absence de mesures d'aménagement, pourraient se fondre les unes dans les autres pour former une seule et grande entité physique. Pour des raisons d'urbanisme, cette fusion est jugée peu souhaitable. L'objectif des pouvoirs publics est de faire en sorte que les habitants des villes vivent à distance raisonnable de la campagne et puissent avoir accès sans difficulté à des sites récréatifs. A ces objectifs d'ordre «social» s'ajoutent des objectifs économiques. La croissance de ces grandes agglomérations urbaines ne crée pas seulement le danger de voir des espaces verts et des agréments collectifs se transformer en immeubles industriels ou résidentiels, mais elle tend à provoquer le déclin – relatif tout au moins – des provinces et à réduire l'efficacité économique au sein de la région métropolitaine du fait de la congestion des services publics et collectifs mis à trop forte contribution.

Ces problèmes ne se posent pas seulement aux Pays-Bas. On les rencontre dans les grands complexes métropolitains du monde entier. Il convient ici de prendre en vue plus spécialement un des facteurs aiguisant ces problèmes: la croissance de la circulation routière.

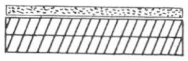
L'augmentation du nombre de propriétaires de voitures automobiles crée des problèmes de circulation, de stationnement et de garage. L'urbanisation croissante a un effet plus que proportionnel sur les besoins de terrains pour la construction de routes, même dans les pays où le nombre des propriétaires de voitures est actuellement faible. Ces deux facteurs sont solidaires. D'une part, la croissance des villes exige que l'on augmente le nombre des services de transport, et d'autre part l'amélioration des moyens de communications et l'accroissement du nombre des propriétaires de voitures stimulent l'urbanisation. Ces problèmes ne peuvent donc être résolus simplement par la construction d'un plus grand nombre de routes, puisque la construction de nouvelles routes engendra elle-même, d'une façon, davantage de circulation. En bref, les problèmes de circulation créent le besoin d'un aménagement intéressant de vastes superficies (c'est-à-dire: d'une «région») où l'on puisse prévoir et



Kiriol protège plus car chaque couche est anti-rouille.

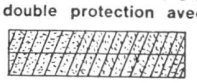
Il s'applique directement, sans primer sur FER, ACIER, ZINC, etc.

AVEC SYSTÈME TRADITIONNEL
3 couches dont 1 seule est anti-rouille



1 seule couche anti-rouille
2 couches en couleur de finition

AVEC KIRIOL ANTI-ROUILLE (TOUTES COULEURS)
double protection avec 2 couches seulement



2 couches chacune anti-rouille dans la couleur de finition

Le pouvoir inhibiteur du KIRIOL est dû à un composé métallique actif micronisé à base de plomb qui lui confère un puissant pouvoir passivant sur les métaux

Demandez carte des 17 nuances KIRIOL et notices techniques complètes N° 12 K

GMC

SIBSA - La Tour-de-Peilz
(Canton de Vaud) Tél. 021/51 51 85

application directe sur galvanisé

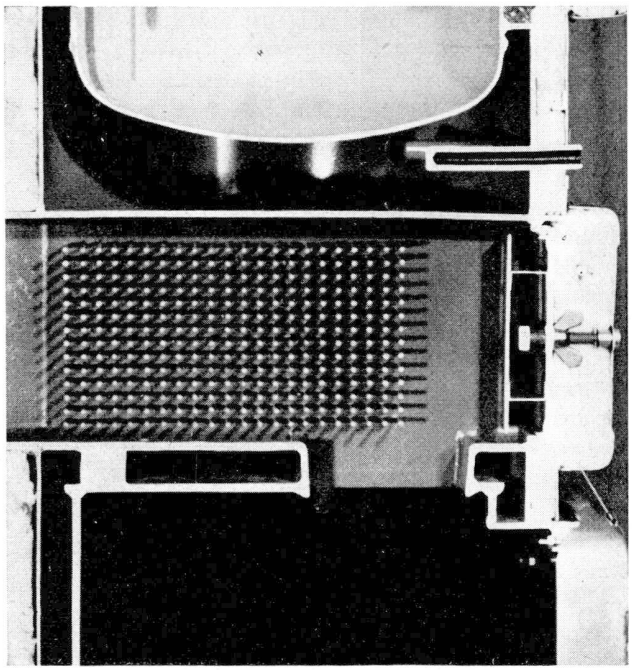
ERIC REYMOND

LAUSANNE
Rond-Point 3
Téléphone 27 62 33

Agence de vente des brûleurs à mazout **SIAM**

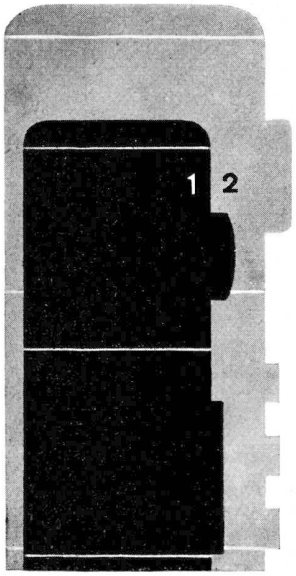
Dimensions réduites, rendement record, forme idéale,

grâce à l'échangeur breveté CIPAG-SUNROD



La chaudière combinée CIPAG-SUNROD

est construite en acier spécial de haute qualité. Son réservoir d'eau chaude est protégé contre la corrosion.
Le foyer polycombustible permet une combustion parfaite du mazout ou du gaz et peut être instantanément adapté au charbon en cas de nécessité.
Régulations simples ou électroniques ultra-modernes.



35 ans d'expérience dans la construction d'appareils thermiques.

CIPAG

CIPAG SA Vevey

Fabrique de chaudières
021/51 94 94

Comptoir suisse de Lausanne. Halle 10, Stand 1016

coordonner à l'avance l'implantation de tout ce qui sera générateur de circulation, de façon à y intégrer le réseau des transports publics. Le degré de réglementation dans ce domaine est un problème à deux dimensions: il s'agit d'une part de prévoir l'aménagement d'un réseau régional de routes et de moyens de transports publics et, d'autre part, sur le plan économique, de prévoir les investissements nécessaires.

La situation se complique encore du fait des déplacements d'activité économique qui résultent de l'urbanisation. Les usines ont tendance à quitter le centre des villes, à la recherche de plus grandes superficies permettant l'automatisation de la fabrication: dans les pays à économie de marché, ce mouvement vers la périphérie est précipité par la hausse de valeur des terrains due à la progression des activités commerciales. Cette hausse de valeur des terrains, ainsi que le surpeuplement des villes et le désir des habitants de bénéficier de meilleures conditions d'habitat, provoquent une demande croissante de logements dans les banlieues. Le résultat net est un accroissement du nombre de personnes qui travaillent dans le centre, une diminution du nombre de celles qui y habitent et, par voie de conséquence, une augmentation des trajets professionnels et une intensification des embarras de la circulation.

Les incidences économiques de cette évolution exigent d'être – et sont – examinées de plus près, mais il est remarquable de constater à certains signes que des entreprises commerciales cherchent déjà à transférer une part au moins de leurs activités vers les banlieues. Mais les incidences de cette évolution sur les investissements publics sont encore plus évidentes. Plus les complexes urbains sont grands et nombreuses les personnes qui essaient de se rendre en voiture à leur travail, plus les pouvoirs publics doivent investir dans la construction de routes. Le récent rapport paru au Royaume-Uni sur «La circulation dans les villes» («Traffic in Towns» – communément appelé «rapport Buchanan») a révélé que le coût économique de cette infrastructure serait astronomique dans les grandes villes du pays et que la construction de ce réseau routier, du moins à Londres, serait physiquement impossible.

Le planning des communications est évidemment inséparable de l'aménagement et de l'urbanisme. Le volume, la nature et même le mode de transport est fonction de l'utilisation qui est faite des terrains. Les densités permises d'habitation et le type permis d'aménagement ont une incidence sur la demande de transports et sur la nature de ces transports. (Construire, à la périphérie des villes, des ensembles résidentiels à faible densité provoque tous les jours un déplacement de gens vers le travail et en sens inverse, tandis que construire, dans le centre, des immeubles résidentiels à forte densité d'habitation réduit ces déplacements.) Le rapport est si étroit que dans de nombreux pays on coordonne de plus en plus le planning des transports et les plans d'aménagement et d'urbanisme.

Ce problème et les autres problèmes liés à la croissance des grands complexes urbains ont amené un certain nombre de pays à mettre au point une politique tendant à empêcher la croissance des villes. Cette politique est, en particulier, mise en œuvre à Londres où l'on a établi

un programme de dispersion de la population, construit huit villes nouvelles et agrandi un certain nombre d'autres villes.

Mais on admet de plus en plus qu'il est souvent impossible – et probablement peu souhaitable sur le plan économique – d'arrêter complètement la croissance de ces grands complexes urbains. Néanmoins, on estime d'une façon générale que cette croissance des grandes villes devrait être, sinon empêchée, du moins réglementée.

Réglementer la croissance des grandes régions métropolitaines n'est pas possible sans un programme économique. Celui-ci est nécessaire pour limiter l'accroissement de la population dans la zone métropolitaine surpeuplée et favoriser la croissance des régions qui se vident de leur population. Ces deux problèmes sont solidaires.

C'est ainsi que la réglementation de la croissance des régions métropolitaines peut être nécessaire, entre autres raisons, parce qu'elle est parfois directement liée à l'exode des populations de certaines provinces. Faute de mesures tendant à limiter la croissance des régions métropolitaines, les problèmes qui s'y posent ne seraient pas seulement exacerbés, mais ces régions métropolitaines continueraient à attirer les populations qui désertent les provinces moins prospères, et les problèmes à résoudre se trouveraient encore compliqués.

Renseignements commerciaux

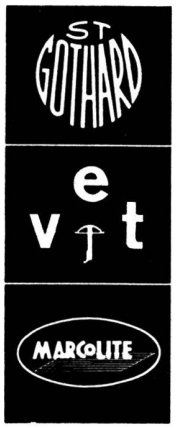
Aux amateurs de douce chaleur

Dans le domaine du chauffage central combiné avec la production d'eau chaude au mazout, CIPAG SA., Vevey, dont la réputation de fabricant d'appareils thermiques n'est plus à faire, présente au Comptoir suisse 1966 une importante gamme de chaudières combinées. En particulier le modèle CIPAG CS dont plusieurs milliers sont en service dans des villas, immeubles locatifs, etc. Ces chaudières combinées assurent un maximum de confort et de bien-être, avec un prix d'exploitation extraordinairement bas. Le modèle présenté en coupe met en évidence

construisez

clair sain solide avantageux

avec



Verre trempé de sécurité

Verre émaillé trempé

Polyester et PVC en plaques et rouleaux

les matériaux de qualité de turuvanni s.a. lausanne

Bd de Grancy 10-12
Tél. (021) 26 32 73
Télex N° 24 309