

Aspects sociaux du programme des villes nouvelles au Royaume-Uni

Autor(en): **Wyndham, Thomas**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **45 (1972)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-127379>

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.

Aspects sociaux du programme des villes nouvelles au Royaume-Uni

27

Histoire du développement des villes nouvelles

Au Royaume-Uni, le programme des villes nouvelles a pour origine la plaidoirie de Ebenezer Howard en faveur des cités-jardins dans son livre *Garden Cities of Tomorrow* («Cités-jardins de demain») publié en 1898. En 1899, Howard fonda avec quelques collègues la Garden City Association (aujourd'hui Town and Country Planning Association), pour diffuser son idée et la faire adopter comme base de programme d'action. Il s'agissait essentiellement de permettre aux entreprises, à leurs employés et à leurs familles de quitter les villes encombrées, surpeuplées et en expansion constante pour s'installer dans des cités-jardins indépendantes groupées dans l'arrière-pays rural. Des conditions bien supérieures de vie, de travail, d'études et de loisirs seraient créées dans les cités-jardins dont la construction serait financée par des capitaux privés avec la garantie d'un revenu annuel de 5% sur les placements dans les habitations, les usines, les magasins et autres équipements.

Par ailleurs, si cette émigration pouvait prendre suffisamment d'ampleur, il en résulterait un allègement des contraintes pesant sur la population, l'emploi et les transports qui permettrait de rénover les vieux quartiers des grandes villes en les élargissant et en y améliorant les conditions de vie familiale et de rentabilité économique. La rénovation des vieilles villes était donc une raison essentielle pour construire des cités-jardins.

A titre de démonstration, Howard et ses disciples fondèrent une société et, en 1903, entreprirent de construire la première cité-jardin à Letchworth, à une cinquantaine de kilomètres au nord de Londres. Les travaux progressèrent très lentement et de nombreuses difficultés financières surgirent. Néanmoins, l'intégrité de l'entreprise, à savoir la création d'une ville homogène sur des terrains gérés dans l'intérêt du public, fut sauvegardée. En 1920, Howard entreprit sa deuxième démonstration, Welwyn Garden City, toujours selon le principe de l'investissement privé dans un domaine unifié, avec une limitation de 5% des dividendes versés annuellement aux actionnaires.

La notion de villes nouvelles (qui s'est substituée à celle de cités-jardins dans le nom de l'association) commença à s'implanter au fur et à mesure des progrès de la construction de Welwyn Garden City. Avec le lancement d'un programme de construction de logements publics après la Seconde Guerre mondiale, les partisans des villes

nouvelles pressèrent les autorités centrales qui se succédèrent de cautionner ou de construire ces villes. L'ampleur du programme nécessaire pour prendre en main l'expansion des différentes zones centrées sur les grandes villes et pour encourager les entreprises industrielles et commerciales ainsi que des centaines de milliers de gens à quitter ces villes dépassait largement les capacités d'investisseurs privés, fussent-ils éclairés. Néanmoins, en dépit du fait que les conseils municipaux et régionaux construisirent un grand nombre de ce qu'on a appelé des banlieues-jardins pour offrir des logements à loyer réduit aux familles de la classe ouvrière, la construction d'aucune ville nouvelle ne fut entreprise après celle de Welwyn Garden City.

Toutefois, dans les années 30, l'opinion publique et les dirigeants politiques manifestèrent une inquiétude croissante devant le déplacement massif des gens des vieilles régions industrielles du centre et du sud-est où les progrès technologiques et la production des biens modernes de consommation atteignait un degré de concentration de plus en plus élevé. D'autre part, les grandes agglomérations, ou «conurbations» comme les a appelées Patrick Geddes, continuaient de s'étendre et de fusionner. Il en résultait une aggravation de l'encombrement de la circulation et il devenait de plus en plus difficile d'assainir les taudis des zones industrielles; en outre, les risques découlant d'une attaque aérienne en cas de guerre s'en trouvaient accrus.

Une Commission royale sur la répartition de la population industrielle fut créée en 1937. Elle fit un rapport en 1940 et recommanda, notamment, d'inciter les populations des grands centres urbains à essaimer vers les villes nouvelles. Le rapport de la Commission royale eut une influence considérable sur l'élaboration des plans consultatifs pour les principales zones de grandes villes, en particulier sur ceux de Londres et de Glasgow, qui furent établis vers la fin de la Seconde Guerre mondiale. Ces plans prévoyaient la construction de villes nouvelles au-delà des ceintures vertes qui devaient être aménagées autour des grandes villes afin d'empêcher celles-ci de s'étendre démesurément et afin de fournir des terrains de détente et de jeux aux populations des villes. De plus, la Commission royale (ainsi que d'autres comités spéciaux) avait recommandé que le gouvernement central exerçât un contrôle effectif sur l'emplacement des usines et qu'un dispositif central et local fût établi pour planifier et contrôler l'utilisation des sols ainsi que l'expansion et la rénovation des

villes et des grands centres urbains. On supposait donc implicitement dans tous les plans consultatifs que des mesures efficaces et des procédures administratives seraient appliquées.

La Seconde Guerre mondiale ayant pris fin, un programme global de législation fut lancé. La *Distribution of Industry Act* (Loi sur la répartition des usines) de 1946 dota le gouvernement central de pouvoirs importants lui permettant de contrôler l'implantation de nouvelles usines en délivrant ou en refusant de délivrer une autorisation de développement industriel (IDC), d'accorder un appui financier aux entreprises désireuses de se transplanter ou d'installer des filiales dans les anciennes régions industrielles qui avaient connu une situation grave de chômage avant la guerre, et enfin d'aménager des domaines industriels dans ces régions. La *New Towns Act* (loi sur les villes nouvelles) de 1946 donnait au gouvernement les pouvoirs nécessaires pour désigner les zones devant être aménagées en villes nouvelles par des organismes publics (*development corporations* ou conseils chargés de l'aménagement) créés à cette fin.

La *Town and Country Planning Act* (loi sur la planification urbaine et rurale) de 1947 accorda des pouvoirs effectifs pour la planification de l'aménagement en conférant aux conseils municipaux et aux conseils des comtés le droit d'exercer un contrôle strict sur l'utilisation des sols dans les zones de leur ressort. Cette loi prévoyait en outre que l'Etat récupérerait la totalité de la valeur d'exploitation des sols utilisés pour construire ou reconstruire, mais cette clause fut par la suite annulée. Une tentative récente de recouvrer en partie l'augmentation de la valeur d'exploitation du sol urbain a eu lieu dans le cadre de la *Land Commission Act* (loi sur la Commission foncière) de 1967.

Des lois sur l'habitation conférèrent aux conseils des villes, des bourgs et des districts (non aux conseils des comtés) le droit d'acheter et de faire évacuer des terrains et de construire des maisons et des appartements à louer. Les autorités centrales versent des subventions annuelles pour tous les logements de ce genre, afin de maintenir les loyers à un niveau qui soit à la portée de la plupart des familles à faibles revenus. Toutefois, les plafonds des loyers, l'usage discriminatoire des subventions et le genre de familles qui devraient occuper les logements construits par la commune continuent de faire l'objet d'une vaste controverse.

La loi importante la plus récente est la *Town Development*

Act (loi sur le développement urbain) de 1952. Elle prévoit des accords, bénéficiant de l'assistance financière de l'Etat, entre les conseils des grandes villes qui cherchent à encourager les familles et les entreprises à quitter ces centres urbains et les municipalités des environs qui cherchent à s'étendre. Ainsi, cette loi complète la *New Town Act* en tant qu'instrument de la politique visant à faire écouler le trop-plein de population et d'emplois dans les grandes villes surpeuplées et encombrées.

Objectifs de planification nationale et villes nouvelles

Les plans consultatifs établis pendant la guerre et au début de l'après-guerre pour les principaux centres urbains, les rapports spéciaux qui les ont précédés et la législation en matière de planification adoptée après la guerre avaient tous certains objectifs communs. Les buts principaux étaient de favoriser un équilibre harmonieux de prospérité et de croissance entre les anciennes grandes régions industrielles et les nouvelles, de dégager les quartiers populeux et vétustes des grandes villes et de les rénover, d'édifier des villes nouvelles ou élargies tant pour absorber l'excédent de population et d'emplois de ces grandes villes que pour subvenir aux besoins de l'expansion régionale, d'améliorer les communications régionales, de préserver le paysage, et enfin de prévenir les conséquences néfastes d'une exploitation foncière incontrôlée.

Parmi ces vastes objectifs unanimement acceptés, les villes nouvelles ont été un élément dynamique. Elles ont, pour la plupart, été établies près des grandes villes et concentrations industrielles, dans le cadre d'une politique essentiellement quadripartite. En premier lieu, on entreprend d'établir des ceintures vertes autour de ces grandes villes pour les empêcher de s'étendre. Il s'agit ensuite de construire des villes nouvelles et de planifier l'expansion des villes des environs situées au-delà des ceintures vertes, afin d'alléger les poussées citadines qui ont rendu nécessaire l'aménagement d'une ceinture verte. La troisième étape, plus rapide, est la rénovation des vieux quartiers des grandes villes pour y améliorer les conditions de vie familiale et de travail. Enfin, il faut exercer un contrôle effectif sur l'emplacement des usines et entreprises pour que des emplois soient créés et se multiplient dans les centres où les gens vont s'installer.

Le premier programme de villes nouvelles

De 1946 à 1950, le gouvernement central désigna quatorze villes nouvelles. Huit d'entre elles sont distantes d'environ 30 à 50 kilomètres du centre de Londres; elles devaient accueillir 330 000 Londoniens environ, ainsi que les entreprises où ils travaillaient. Ce programme faisait partie du plan à long terme qui visait à permettre à un million de personnes de quitter la métropole, un tiers environ allant s'installer dans les huit villes nouvelles et les deux autres tiers dans un nombre beaucoup plus grand de villes dont l'expansion était prévue conformément à la *Town Development Act* de 1952. Comme ce programme allait faire diminuer la saturation du logement, de l'emploi et de la circulation, on prévoyait de réaménager les quartiers intra-muros de Londres et d'y réduire, d'une façon générale, la densité d'habitation.

En 1967, la population des zones sélectionnées avait augmenté de 325 000 habitants mais, dans l'intervalle, l'objectif de croissance fixé pour l'ensemble des huit villes a été relevé de telle sorte qu'elles accueilleront au total plus de 600 000 personnes (voir tableau 1). A l'heure actuelle, leur croissance combinée est d'environ 30 000 personnes par an, compte tenu de l'accroissement naturel de la population. Si l'on considère l'augmentation totale de la popu-

lation de ces huit villes jusqu'à ce jour, 75% représentent les gens venus de l'extérieur et 25% représentent l'accroissement de la population immigrante. Sur le nombre de ceux qui se sont installés dans ces villes nouvelles pour y vivre et y travailler, près de 80% sont venus de l'agglomération londonienne – ces 1120 km² sur lesquels s'étend la métropole avec sa population actuelle de plus de 8 millions d'habitants.

Nous commencerons par examiner le cas des huit villes nouvelles de la région londonienne, d'une part, parce que leur construction s'est étendue sur une vingtaine d'années et qu'elles se sont considérablement développées au cours de cette période et, d'autre part, parce qu'elles présentent certaines caractéristiques qui tendent à les différencier des autres villes nouvelles.

Organisation administrative de l'exploitation foncière

Il appartient au ministre du Logement et de l'administration locale d'affecter des terrains à la construction d'une ville nouvelle. Etant donné qu'il est le ministre chargé de coordonner les plans des autorités locales (conseils de comté et conseils municipaux), il désigne les villes nou-

Tableau 1. Etat des huit villes nouvelles de la région londonienne

	Année de la fondation	Superficie (acres)	Population			Bilan en décembre 1966			
			Initiale	Envisagée	Décembre 1966	Nouveaux logements	Nouvelles usines (Nombres d'employés)	Nouveaux bureaux	Dépenses totales d'investissement de l'Etat (en milliers de livres)
Basildon	1949	7818	25 000	106 000 ^{a)}	70 000	17 465	19 784	620	66 000
Bracknell	1949	3285	5 140	60 000	27 566	6 407	7 803	1 779	28 238
Crawley	1947	6047	9 000	75 000 ^{a)}	63 000	14 957	17 342	3 100	40 100
Harlow	1947	6395	4 500	80 000	70 800	18 857	16 224	1 580	62 500
Hatfield	1948	2340	8 500	29 000	24 200	5 258	1 023	183	12 600
Hemel Hempstead	1947	5910	21 200	80 000	66 800	15 290	11 400	1 550	41 400
Stevenage	1946	6256	6 700	80 000 ^{a)}	59 300	15 667	16 880	1 500	48 245
Welwyn Garden City	1948	4317	18 500	50 000	41 100	7 694	6 432	620	21 500
Total			98 540	560 000	422 766	101 595	96 788	10 934	320 583

a) Le chiffre de population envisagée sera probablement relevé dans une proportion de 20 000 à 50 000 habitants.

velles sur des sites où les projets en question sont considérés nécessaires pour des raisons régionales ou nationales. Il est aussi responsable de la politique en matière de logements publics : approbation de programmes municipaux et autres programmes de logements construits aux frais de l'Etat, fixation des normes d'habitat et versement par le gouvernement central d'une allocation-logement. Enfin, il est responsable de la bonne organisation et du fonctionnement efficace de l'administration locale (mais ce sont, bien sûr, les autorités locales directement élues qui assurent l'administration proprement dite).

Le ministre publie d'abord un projet de décret de désignation dans lequel il indique la région et l'emplacement qu'il propose pour la ville nouvelle, les besoins auxquels la ville est censée répondre et la population approximative envisagée. Il est toujours procédé à une audience ou à une enquête publique à l'issue de laquelle le ministre annonce sa décision définitive. Celle-ci vient invariablement confirmer la proposition initiale, mais elle comporte en général des modifications quant au lieu et/ou à la population envisagée.

Ensuite, le ministre met sur pied la société d'aménagement chargée de la création de la ville. Le Conseil d'administration de la société est composé d'un président et de huit membres au maximum, tous travaillant à mi-temps pour la société et recevant une rémunération assez modique en échange. Le conseil recrute le personnel exécutif à temps complet qui est chargé de mettre en œuvre les décisions et le programme d'aménagement du conseil. La société d'aménagement est pleinement habilitée – toujours sous réserve de l'approbation ministérielle – à exercer le droit d'expropriation pour acheter les terrains dont elle a besoin pour s'acquitter de sa tâche. Elle peut aussi, là encore sous réserve de l'assentiment du ministre, exécuter tous travaux nécessaires à la création proprement dite de la ville, mais, dans la pratique, elle coopère étroitement avec les autorités locales élues et les autres organismes publics responsables de toute une série de services.

La société d'aménagement finance son programme grâce à des prêts à long terme (soixante ou trente ans) consentis par le gouvernement central au même taux d'intérêt que le gouvernement paie lui-même pour se procurer des fonds. La société peut participer aux dépenses que l'autorité locale ou tout organisme reconnu par la loi a engagées pour contribuer aux travaux de construction de la ville, par exemple en faisant construire les réseaux

d'égouts ou d'approvisionnement en eau. Inversement, la société d'aménagement peut exécuter des travaux pour le compte de l'autorité locale qui lui verse des redevances en conséquence. Peut-être la plus grande force financière d'une société de ce genre est-elle que la société peut se trouver en déficit et compenser l'insuffisance de ses rentrées annuelles par de nouveaux emprunts au Trésor national.

Cette brève description vise à démontrer la souplesse et la force fondamentale de la société d'aménagement d'une ville nouvelle en tant qu'instrument d'intérêt public. La société est responsable de la bonne exécution de la tâche précise qui lui est confiée, à savoir la construction d'une ville complète, et elle a les pouvoirs et les ressources (financières et administratives) nécessaires pour le faire. C'est grâce à cette combinaison unique de pouvoirs et de compétence que les villes nouvelles ont pu être édifiées. S'il avait fallu suivre les procédures ordinaires de l'administration locale, il n'aurait certes pas été possible de les construire aussi rapidement ni de parvenir au degré de qualité atteint. La preuve en est le progrès très lent qui a été accompli en ce qui concerne l'autre volet du programme de décongestion des grandes villes : les plans d'expansion des petites villes. En vertu de la *Town Development Act* (loi sur le développement urbain), des accords volontaires bénéficiant de subventions du gouvernement central peuvent être conclus entre les Conseils municipaux des grandes villes qui désirent encourager les familles et les industries à quitter la grande ville et les Conseils municipaux des villes des environs qui désirent s'étendre. L'objectif de cette disposition était d'amener 60 000 personnes à quitter Londres, alors que les villes nouvelles ont en tout cas dépassé l'objectif qui leur avait été initialement fixé, alors que les villes élargies ont accueilli moins de 100 000 personnes.

La mécanique de l'expansion industrielle

En principe, les villes nouvelles de la région londonienne ont pour objectif d'attirer les entreprises de Londres qui désirent s'agrandir ou qui occupent des terrains dont la ville a besoin pour des raisons d'intérêt public. La société d'aménagement de la ville nouvelle peut offrir à une telle entreprise un emplacement pour construire une nouvelle usine ou construire elle-même l'usine pour la louer à l'entreprise. De plus, la société fournira des maisons ou des

appartements appropriés à tous ceux des employés de l'entreprise qui acceptent de suivre l'entreprise. En général, les fabriques qui ont quitté Londres ont constaté que 60 à 70% de leurs employés étaient disposés à les suivre. Dans de nombreux cas, les pourcentages étaient beaucoup plus élevés, mais il s'agissait la plupart du temps de petites entreprises.

Ensuite, les entreprises recrutent le personnel supplémentaire dont elles ont besoin par l'intermédiaire de l'*Industrial Selection Scheme*, dispositif de recrutement des travailleurs de l'industrie mis sur pied conjointement par les autorités municipales de Londres compétentes en matière de logement (le *Greater Council* et les *London Borough Councils*), le Ministère du travail et les sociétés d'aménagement des villes nouvelles. L'objectif est de recruter des travailleurs habitant Londres qui ont les compétences requises par les entreprises installées dans les villes nouvelles, qui sont prêts à aller s'installer dans une ville nouvelle et dont la candidature a l'agrément de l'autorité compétente de Londres. Cet effort pour lier les besoins de logement des familles londonniennes aux besoins des employeurs des villes nouvelles ou en expansion est une condition indispensable au succès de la politique de décongestion. Si l'objectif général est d'empêcher tout accroissement de la population londonienne et, si possible, de parvenir à la réduire, l'objectif particulier est d'aider au transport des familles qui cherchent un logement ou qui libéreraient un logement municipal. (Ce dispositif de recrutement est également utilisé en Ecosse pour les villes nouvelles des environs de Glasgow et pour les villes récemment créées en vue de «décongestionner» d'autres grandes villes.)

Jusqu'en 1964-1965, 35% environ des familles qui ont quitté Londres pour l'une des huit villes nouvelles qui entourent cette ville occupaient des logements construits par la ville ou étaient inscrites sur une liste d'attente. Telle est la mesure dans laquelle elles ont directement collaboré aux efforts des différents conseils de Londres. Toutefois, depuis l'avènement d'un gouvernement travailliste en 1964, des efforts beaucoup plus intenses ont été déployés pour accroître la proportion indiquée et, plus particulièrement, pour accroître le nombre des travailleurs non spécialisés à faibles revenus et des gens âgés ne pouvant plus travailler qui vont s'installer dans les villes nouvelles. Ce sont ces deux catégories qui souffrent le plus de la grave pénurie et des coûts élevés des logements à Londres; toutefois, 80% des habitants des villes nouvelles sont

venus de la capitale contribuant ainsi indirectement mais de façon fort appréciable à alléger les contraintes qui pèsent sur le secteur du logement.

Structure de l'emploi : industrie

La structure de l'emploi qui a été créée dans ces villes nouvelles reflète l'expansion de l'économie du Royaume-Uni depuis la Seconde Guerre mondiale. En 1965-1966, la population de Crawley, ville nouvelle située à une quarantaine de kilomètres au sud de Londres, était de 60 000 habitants. Le tableau 2 ci-dessous montre la structure de l'emploi qui existait à ce moment-là à Crawley.

Tableau 2. Occupation par secteur d'activité, Crawley, 1965/1966

Secteur d'activité	Nombre d'employés			%
	Hommes	Femmes	Total	
Agriculture	250	50	300	0,9
Industrie	11630	5810	17440	53,1
Services	1350	1500	2850	8,8
Transports et télécommunications	2680	770	3450	10,7
Commerce de détail et autres	870	1530	2400	7,4
Services urbains (bureaux compris)	1000	1150	2150	6,6
Professions libérales et scientifiques	610	1550	2160	6,7
Bâtiment	1760	90	1850	5,8
Total	20150	12450	32600	100

Un trait assez caractéristique est que le nombre d'emplois dans l'industrie de transformation représente environ 60% du total des emplois dans les villes nouvelles de la région londonienne bien que ce secteur représente 40% de l'ensemble des emplois dans tout le Royaume-Uni. Par ailleurs, dans les villes nouvelles comme dans l'ensemble du pays, le secteur des services a tendance à prendre rapidement de l'expansion, surtout lorsque la ville nouvelle atteint sa dimension définitive.

On a essayé de prévoir un large éventail d'industries, mais les industries de transformation s'occupent essentiellement du traitement des métaux et des produits métallurgiques. Ainsi, 40% environ des gens employés dans les industries de transformation installées dans les huit villes nouvelles de la région londonienne sont occupés à la fabrication de produits mécaniques et électriques. Ce pourcentage est sensiblement plus élevé que pour l'ensemble du pays, mais il reflète l'expansion considérable que connaît ce secteur depuis la guerre. Les entreprises qui vont s'installer dans les villes nouvelles sont, par définition, des industries en expansion et appartiennent pour la plupart aux secteurs en expansion de la production industrielle. Toutefois, la structure de l'emploi se diversifie de plus en plus en raison des efforts déployés avec succès pour attirer des bureaux, des instituts de recherche, des producteurs de biens de consommation et divers services. A l'heure actuelle, ces huit villes nouvelles ont environ 220 000 emplois pour leurs 425 000 habitants, soit un taux d'activité (rapport entre l'emploi et la population) de plus de 50%. Ce taux est plus élevé que pour l'ensemble du pays, dans lequel il est de 44%, ce qui montre que les villes nouvelles fournissent de nombreuses possibilités d'emploi aux gens qui habitent au-delà de leurs zones limitrophes. Le pourcentage de femmes occupant un emploi est plus faible dans les villes nouvelles que dans l'ensemble du pays: 30% contre près de 40%. Cela reflète la structure d'âge et le fait que, dans les villes nouvelles, un nombre beaucoup plus important de femmes ont des enfants en bas âge.

L'importance des usines varie considérablement, la plus grande employant près de 4000 personnes et la plus petite cinq ou six. 60% environ des usines emploient moins d'une centaine de personnes, mais la moyenne est de 170 employés par établissement.

La moitié environ des 518 usines nouvelles (sans compter les travaux d'agrandissement de bon nombre d'entre elles) ont été construites par les sociétés de développement. Les plus grandes sont conçues de façon à correspondre aux besoins d'une entreprise donnée qui s'engage à verser un loyer pendant la durée d'un bail fixé en général à quarante ans. Le loyer annuel est généralement fixé à 3 ou 4% au-dessus du taux d'intérêt que la société de développement paie sur l'argent qu'elle emprunte pour financer la construction. En outre, dans toutes les villes nouvelles, il y a de petits ateliers et des usines de taille standard dont la superficie varie entre, par exemple, 2000 et

20 000 pieds carrés (environ 190 à 1900 m²). Il s'agit le plus souvent d'ossatures munies de tous les services nécessaires que les entreprises peuvent aménager en fonction de leurs propres besoins. Au total, plus de 22 millions de pieds carrés (environ 2 millions de mètres carrés) de locaux destinés à des usines nouvelles ont été construits pour près de 100 000 employés dans les huit villes nouvelles.

Autres activités

Les magasins des centres de quartier et de ville offrent des possibilités d'emploi tout en satisfaisant les besoins des consommateurs. Les services publics se développent rapidement au fur et à mesure que chaque ville acquiert sa configuration définitive. Depuis six ans environ, de nouveaux bureaux se sont ouverts à un rythme encourageant, surtout depuis qu'en 1962 le gouvernement a créé le *Location of Offices Bureau* (Office pour l'emplacement des bureaux) qui encourage les maisons de commerce à quitter Londres. Jusqu'à présent, près de 2 millions de pieds carrés (environ 190 000 m²) de locaux à usage de bureaux ont été construits dans les huit villes nouvelles, ce qui représente des emplois pour environ 12 000 personnes. La plus grande partie de ces locaux ont été construits par les sociétés de développement et sont loués à des prix qui permettent de réaliser un bénéfice par rapport au prix de revient. De plus, la valeur locative s'accroît régulièrement après la première location. Des entreprises privées ont construit des immeubles de bureaux soit pour leur propre usage soit, en partie, pour leur usage et, en partie, pour louer des locaux à d'autres entreprises. Dans ce cas, des baux ont été consentis par les sociétés d'aménagement pour l'acquisition des terrains.

L'augmentation du nombre des bureaux et le développement des services sont caractérisés par le fait que les entreprises qui se déplacent tendent à faire de plus en plus appel à la main-d'œuvre locale en recrutant leur personnel, notamment parmi les jeunes qui quittent l'école et parmi les femmes mariées.

Les sociétés d'aménagement, les autorités locales compétentes en matière d'éducation et le service de l'emploi du Ministère du travail ont dû étudier avec soin la nécessité de fournir sur place des possibilités d'emploi aux jeunes gens en ce qui concerne tant la diversité des compétences nécessaires que la façon dont des cours de formation scolaires et postsecondaires pourraient préparer

les jeunes à ces emplois. Toutefois, rien ne montre dans l'ensemble que les employeurs locaux n'ont pas été en mesure d'absorber le nombre chaque année plus élevé de jeunes qui quittent l'école, mais il est vrai que la véritable vague se produira au cours des cinq prochaines années.

Le logement dans les villes nouvelles de la région londonienne

L'objectif visé est de fournir des emplois, des logements et tous les services essentiels – magasins, écoles, cliniques, possibilités de distractions, etc. – en vue de satisfaire tous les besoins de la population immigrante. Il n'est pas possible d'obtenir une synchronisation parfaite de tous les aspects de la création de la ville mais, d'une façon générale, l'échelonnement des étapes a été satisfaisant. Le logement et l'emploi sont les besoins prioritaires ainsi que le facteur stimulant de toute autre croissance.

Jusqu'à présent, plus de 100 000 logements ont été construits dans les huit villes nouvelles, dont 85 000 par les sociétés d'aménagement, 9000 par les autorités locales et 7500 par des entreprises privées qui les destinent à la vente. Toutes les sociétés d'aménagement ont construit des maisons à vendre et vendu ou loué des terrains à des promoteurs privés. Cependant, dans toutes les villes nouvelles, la plupart des logements sont loués à la semaine ou à la quinzaine. A Harlow, 90% des logements sont loués et à Hemel Hempstead (qui avait, du fait de sa «vieille ville», une population de base de 22 000 habitants), la proportion est de 70%. Dans l'ensemble du pays, près de la moitié des logements sont occupés par leurs propriétaires, plus d'un quart appartiennent à l'Etat, qui les loue, et un peu moins d'un quart appartiennent à des particuliers qui les louent. Les deux premières catégories s'étendent rapidement en raison, d'une part, de la construction d'environ 200 000 nouveaux logements par an dans chacune de ces deux catégories et, d'autre part, du transfert de logements de la troisième catégorie dans la première. La tendance qui se dessine actuellement est fortement en faveur de deux modes principaux d'habitation: les logements occupés par leurs propriétaires et les logements loués appartenant à la municipalité.

Les villes nouvelles ne reflètent nullement la situation qui prévaut dans l'ensemble du pays, mais le gouvernement a décidé qu'à l'avenir l'objectif visé serait une répartition

à peu près égale entre le nombre de logements occupés par leurs propriétaires et celui des logements loués. Toutefois, cet objectif n'est pas facile à atteindre. En effet, les logements à louer construits par les pouvoirs publics, y compris les sociétés d'aménagement des villes nouvelles, bénéficient de subventions du gouvernement central. Jusqu'à ces derniers temps, cette subvention prenait la forme d'un versement annuel, de 30 livres sterling en moyenne, pour chaque logement construit. Bien qu'il s'agisse en principe d'un engagement sur soixante ans (durée prévue du logement), le gouvernement est libre de diminuer la subvention ou d'en suspendre le versement. Néanmoins, grâce à cette subvention et au fait que les coûts, les loyers et les subventions de tous leurs logements sont réunis en une masse commune, les sociétés d'aménagement des villes nouvelles ayant plusieurs années d'existence ont pu maintenir les loyers à un niveau tel qu'ils sont tout à fait à la portée de la grande majorité des familles.

Par exemple, le loyer d'une maison comportant trois chambres à coucher construite dans les années 50 et dont la surface de plancher est de 870 à 900 pieds carrés (environ 81 à 84 m²) est d'environ 2 livres sterling¹ par semaine. (En outre, il faut compter que l'impôt foncier local est peut-être de 18 shillings par semaine et la location du garage de 12 shillings.) Le loyer net de 2 livres correspond au salaire moyen de 20 à 22 livres² par semaine qu'un chef de ménage gagne dans une usine, mais ce chiffre comprend les primes et, souvent, les heures supplémentaires. Néanmoins, le loyer ne dépasse pas en moyenne 12 à 15% du salaire hebdomadaire moyen des ouvriers spécialisés et semi-spécialisés de l'industrie.

D'après leurs revenus et leur emploi, les habitants des villes nouvelles appartiennent essentiellement à la catégorie inférieure des revenus moyens, un grand nombre de familles étant en mesure et désireuses de payer un logement répondant à des normes plus élevées. C'est pourquoi toutes les sociétés d'aménagement ont prévu de construire 10 à 15% de leurs maisons en fonction de normes plus élevées pour ce qui est de la surface et de l'équipement. La maison type de cette catégorie a une surface d'environ 1000 à 1100 pieds carrés (environ 93 à 102 m²) et un garage attenant. Les loyers des maisons de ce genre varient considérablement, mais se situent en

¹ 20 fr. par semaine, soit environ 90 fr. par mois.

² 200 fr. à 220 fr. suisses.

général entre 15 et 25 livres par mois¹. Dans l'ensemble, les locataires de ces maisons occupent des postes de direction ou de contrôle ou exercent des professions libérales ou appartiennent à cette même catégorie de revenus. Toutefois, lorsqu'il s'agit de l'achat d'une maison, la famille doit généralement verser un acompte d'au moins 5% (et plus souvent, 10 à 15% du coût des immobilisations) et, la plupart du temps, le remboursement des hypothèques est étalé sur une période maximum de trente ans. En conséquence, les frais mensuels sont plus importants, bien qu'ils soient amortis dans une certaine mesure par le dégrèvement accordé pour les versements effectués au titre de l'intérêt. Il s'ensuit que, dans leur grande majorité, les familles qui s'installent dans les villes nouvelles ne sont intéressées, au début et pendant une période assez longue, que par les habitations à loyer modéré. Toutefois, après un certain nombre d'années, il y a tout lieu de penser que la majorité des familles préféreraient être propriétaires de leur propre logement. L'ensemble de cette question fait actuellement l'objet d'une enquête gouvernementale.

Maisons et appartements

On constate une préférence très nette pour la maison avec un jardin attenant. La construction en est d'ailleurs meilleur marché que celle d'appartements en immeubles de quatre étages ou plus. Au Royaume-Uni, tous s'accordent à reconnaître que les maisons destinées à être occupées par une seule famille offrent des conditions beaucoup plus favorables à la vie familiale, en particulier pour les familles avec des enfants, ce qui est le cas de la majorité des ménages résidant dans les villes nouvelles. Dans le cordon de villes nouvelles qui entoure Londres, le pourcentage d'appartements varie entre 5 et 15% du nombre total de logements.

En général, 60 à 70% des maisons comportent trois chambres à coucher, le modèle standard ayant le plus souvent deux salles de séjour principales, une cuisine, une salle de bains et des espaces prévus pour le rangement des provisions et des affaires. La superficie est en moyenne d'environ 900 pieds carrés (84 m² environ). Toutefois, il ne fait guère de doute que les coûts très élevés de construction et les pressions exercées pour restreindre les dépenses publiques contribuent à maintenir les normes de la construction en deçà d'un niveau qui puisse correspondre de façon satisfaisante aux moyens financiers et aux aspirations des gens d'ici au moins une dizaine d'années.

Dans la plupart de ces villes, 5 à 7% des logements ont été conçus à l'intention des personnes retraitées. Ils ont, dans l'ensemble, été loués au père ou à la mère retraité ou aux deux parents retraités de gens qui ont quitté Londres pour aller s'installer dans les villes nouvelles. Ainsi, la structure familiale à trois générations a, dans une certaine mesure, été préservée. Néanmoins, on admet que les efforts faits dans ce sens sont insuffisants et toutes les sociétés d'aménagement font maintenant en sorte que les contrats de construction comportent 15% de logements (appartements et pavillons) destinés aux personnes âgées. On vise ainsi à amener un plus grand nombre de personnes âgées à quitter Londres.

Un grand nombre d'autres personnes ont été attirées dans les villes nouvelles après qu'une famille de leur parenté s'y est installée et s'est déclarée satisfaite des conditions de vie. A Harlow, plus de 40% des ménages ont des parents dans d'autres quartiers de la ville. Cela reflète aussi, dans une mesure de plus en plus grande, le processus de croissance selon lequel ceux qui sont arrivés enfants dans la ville y grandissent et s'y marient. Dans toutes les villes, les sociétés d'aménagement fournissent maisons ou appartements à ces familles «de la deuxième génération», qui peuvent ainsi continuer à habiter et à travailler dans la ville. Cette politique diffère de celle des Conseils municipaux des grandes villes qui ont édifié de vastes ensembles municipaux d'où les jeunes doivent s'en aller quand ils se marient parce qu'aucun logement n'a été prévu pour eux dans ces ensembles.

Enquêtes sur l'habitat

Les quelques enquêtes qui ont été effectuées révèlent que les familles qui se sont installées dans une ville nouvelle se félicitent vivement de leur décision. Dans une enquête effectuée à Stevenage en 1963, 80% des familles interrogées se sont déclarées satisfaites d'avoir déménagé dans cette ville nouvelle et ont expliqué leur satisfaction par différentes raisons: maison neuve, air plus propre et plus sain qu'à Londres, conditions de vie préférables pour les enfants, proximité du lieu de travail et enfin «impression d'être à la campagne». D'autre part, un tiers environ (la proportion serait plus élevée aujourd'hui) souhaitait avoir un logement plus spacieux. 46% environ désiraient que leur intimité soit mieux protégée; cela signifiait qu'elles auraient aimé plus d'espace privé ou un meilleur isolement

¹ De 150 fr. à 250 fr. suisses.

entre les maisons ou les deux à la fois. De plus, 25% voulaient davantage d'espaces publics aménagés en parcs ou en aires de jeux. Toutefois, à cet égard, les villes nouvelles sont beaucoup mieux équipées que la plupart des grandes villes anciennes: elles disposent de 6 à 10 acres¹ d'espace public ouvert pour 1000 habitants. Cet espace comprend des aires de jeux, des terrains de sport, des parcs et des jardins.

Densité d'habitation

La densité la plus courante de logements standards est de douze à dix-huit logements par acre, la plupart des villes nouvelles s'efforçant d'atteindre le deuxième chiffre. La raison en est, d'une part, la nécessité d'utiliser le sol de la façon la plus rentable et, d'autre part, une réaction d'ordre esthétique des architectes contre la mauvaise planification de bon nombre de banlieues et d'ensembles municipaux à faible densité. Toutefois, la tendance à une densité plus élevée s'oppose au désir de la plupart des ménages qui souhaitent davantage d'espace intérieur et de jardins. En outre, au fur et à mesure qu'un plus grand nombre de familles possèdent une automobile (on compte aujourd'hui, dans les villes nouvelles, une auto pour deux ménages mais, d'après les tendances actuelles, il y aura une auto par ménage d'ici douze à quatorze ans), il devient de plus en plus difficile de fournir garages et parcs de stationnement, de séparer les véhicules des piétons et de satisfaire la préférence générale pour les maisons avec jardin tout en accroissant la densité de l'habitat. Aussi la tendance inverse est-elle déjà manifeste: il est de plus en plus vraisemblable que les plans à venir prévoient douze à quatorze logements par acre et non quatorze à dix-huit comme c'est le cas actuellement.

Tous les plans actuels d'habitat prévoient un espace pour un garage par logement, mais environ la moitié des garages seulement sont construits dès le début. D'autres garages sont construits sur les terrains mis en réserve à mesure qu'augmente le nombre d'automobiles.

Installations communautaires pour les loisirs

Toutes les villes nouvelles ont un besoin aigu d'installations communautaires destinées aux activités sociales, récréatives et culturelles. Dans une certaine mesure, les écoles et les universités (dans les grandes villes nouvelles) peuvent être utilisées pour les cours aux adultes,

mais les moyens disponibles sont insuffisants. Il n'existe pas de fonds immédiatement disponibles pour construire des piscines, des centres communautaires ou sportifs, des salles de concerts ou des théâtres. Les autorités locales dépendent du revenu que constitue la taxe locale (c'est-à-dire l'impôt foncier) et doivent, avant tout, assumer les services essentiels: enseignement, santé et protection sociale, police et sapeurs-pompiers, routes et un grand nombre d'autres services. De ce fait, les services non essentiels ont généralement une priorité peu élevée, surtout les premières années, mais, lorsque la population de la ville approche de 40 000 habitants, le Conseil municipal est financièrement mieux en mesure de faire face aux dépenses élevées et, grâce aux subventions de la société d'aménagement, du Conseil du comté et du Ministère de l'éducation, de se lancer dans un programme ambitieux d'installations communautaires.

Il découle de ce fait que les villes nouvelles dont la construction est assez avancée possèdent des installations dont la variété, et à coup sûr la qualité, l'emportent sur celles des installations qui se trouvent dans les villes d'égale importance de création ancienne. A Harlow, par exemple, il y a une vaste piscine couverte, un centre sportif couvert pour la pratique du badminton, de la gymnastique et de diverses autres activités du même genre, de vastes terrains de sports pour le football, le hockey et le cricket, une piste et un stade d'athlétisme, un terrain de golf de dix-huit trous et une salle municipale qui contiendra près de deux cents personnes. En outre, des plans ambitieux sont à l'étude pour la construction de locaux publics importants tels que salle de concert ou théâtre. Des entreprises privées ont construit une piste de bowling et une petite salle de bal et il y a de petits centres communautaires dans les différents quartiers de la ville.

Les autres villes nouvelles des environs de Londres ont des installations comparables en nature et en nombre et un programme futur de développement correspondant. Il ne fait pas de doute que, de l'avis général, ces installations communautaires sont indispensables, qu'il s'agisse de modestes salles de réunions et de petits centres sociaux de quartiers ou d'établissements publics situés au centre de la ville et exploités commercialement. Il est cependant difficile de prendre une décision en ce qui concerne le type exact d'installations à aménager, le mode de financement des travaux et la façon de gérer l'éta-

¹ 1 acre vaut à peu près 0,5 hectare.

blissement. Pour résoudre ces difficultés, il faut d'abord définir le genre d'activités sociales, récréatives et culturelles que les gens aimeraient pratiquer ou pratiqueraient si les installations existaient. Des expériences en ce sens sont en cours dans les villes nouvelles mais on s'inspire rarement des données fournies par la recherche proprement dite. Les sociétés d'aménagement contribuent aux dépenses d'équipement de ces installations à raison, actuellement, de 4 livres¹ au maximum pour mille habitants nouveaux; 200 000 livres² si le programme d'expansion correspond à un accroissement de la population de 50 000 habitants. Toutefois, ce chiffre sera assurément relevé dans les deux ou trois années à venir.

Adaptation aux villes nouvelles

On a fait grand cas des études socio-médicales effectuées dans les années 50 qui semblaient indiquer que les névroses étaient fort répandues dans les villes nouvelles. Les conclusions d'études portant sur des ensembles immobiliers municipaux de banlieue furent appliquées aux villes nouvelles et les dossiers médicaux, dans certaines des villes nouvelles, semblaient, à première vue, les confirmer.

Toutefois, Lord Taylor et Sidney Chave effectuèrent par la suite une étude³ des maladies mentales à Harlow, ville nouvelle, dans un vieux faubourg de Londres aux maisons délabrées qu'un grand nombre de familles avait quittées pour aller s'installer à Harlow et enfin dans un grand ensemble locatif municipal de la périphérie de Londres. Les chiffres obtenus pour ces trois endroits furent comparés d'une part entre eux et, d'autre part, avec ceux obtenus pour l'ensemble du pays. L'objet de l'étude était de découvrir si la planification sociale, dont Harlow était un bon exemple, avait une influence sur l'apparition des maladies mentales et leur nature.

La conclusion à laquelle parvinrent les auteurs de l'étude était que le nombre de cas de névroses sous-cliniques était approximativement le même dans n'importe quelle localité, ancienne ou nouvelle, planifiée ou non. Un tiers environ de la population souffrait de dépression, d'irritabilité, d'insomnies et autres maux. Une fraction de ce tiers évoluait vers une névrose patente dans une période de surmenage. Dans ces différents cas, la fréquence était la même dans la ville nouvelle.

Toutefois, il y avait à Harlow beaucoup moins de cas de

psychoses – maladies mentales graves – que dans les autres localités et que dans l'ensemble du pays, un pourcentage bien moins élevé de la population nécessitant un traitement psychiatrique. Même si l'on tenait compte de la différence d'âge et de revenu qui jouait en sa faveur, la ville nouvelle avait malgré tout nettement l'avantage. Les auteurs en conclurent que, si ce genre de maladie ne dépendait pas exclusivement du cadre de vie, une bonne planification sociale pouvait néanmoins diminuer le nombre des psychoses et une mauvaise planification sociale, ou une absence de planification, pouvaient contribuer à l'augmenter. Le passage ci-après de l'étude indique clairement ce que les auteurs entendaient par bonne planification sociale:

«D'après les normes classiques, une ville nouvelle est une bonne société. Elle est heureuse et saine. Les familles qui y vivent ont des maisons confortables. Les enfants ont de bonnes écoles. Les emplois sont variés et à proximité. Les conditions de travail sont bonnes. Il y a de nombreuses possibilités de distraction active. Les tensions habituelles de la vie industrielle sont réduites à un niveau auquel les collectivités non planifiées ne sont pas parvenues.»⁴

Résumé des informations concernant les villes nouvelles

La région londonienne

Les huit villes nouvelles de la région londonienne ont particulièrement bien réussi à exécuter les directives de planification du territoire qui leur avaient été confiées. Elles ont absorbé la totalité de la population qui leur avait été fixée initialement (transfert et croissance naturelle). Elles ont fourni des logements, des usines et tous les services urbains essentiels à 100 000 familles (soit 325 000 personnes) et accueilleront encore presque autant de personnes. Il leur faut maintenant accueillir davantage d'ouvriers non spécialisés et de personnes âgées de Londres et on peut être assuré qu'elles le feront.

Il faut chercher ailleurs les défaillances qui ont contribué à

¹ Environ 40 fr. suisses.

² Environ 2 millions de francs.

³ Lord Taylor et Sidney Chave, *Mental Health and Environment*. Londres, Longmans 1964.

⁴ *Ibid.*

empêcher la solution complète ou plus satisfaisante des problèmes qui se posaient dans la capitale. Le programme contenu dans la *Town Development Act* n'a obtenu que des résultats modestes, si on le compare au programme des villes nouvelles, pour ce qui est d'encourager les gens et les entreprises à quitter Londres. La raison bien simple en est que le système de la société d'aménagement et la *New Towns Act* magnifiquement structurée imprimant un dynamisme, un mouvement et un élan que l'appareil conventionnel de l'administration locale n'est pas apte à produire. C'est surtout cette leçon qui a été retenue, et les plans importants d'élargissement des villes qui sont maintenant établis dans le cadre de la politique de planification de l'urbanisation à l'échelon national et régional devront être eux aussi exécutés conformément à la *New Towns Act*, des sociétés d'aménagement coopérant avec les Conseils municipaux intéressés pour mettre en œuvre le programme d'élargissement et de réaménagement. La deuxième raison est que, si l'expansion des entreprises industrielles a été dans l'ensemble efficacement surveillée depuis la guerre, on n'a en revanche prêté que trop peu d'attention et trop tard au fait qu'il fallait exercer une surveillance aussi stricte sur l'expansion des bureaux, si bien que, de 1955 à 1965, le nombre d'emplois de bureau a considérablement augmenté dans le centre de Londres, alors que la population résidentielle était en régression. Cela a entraîné un accroissement constant, qui se stabilise aujourd'hui, du nombre de ceux qui n'habitent pas Londres mais viennent y travailler et a accru la demande de logements et d'installations connexes dans presque toutes les villes et tous les villages situés à une distance telle de Londres qu'il soit possible de s'y rendre pour travailler. Toutefois, la surveillance nécessaire est actuellement exercée et une deuxième série de villes nouvelles est en cours de lancement pour accueillir pendant les vingt à vingt-cinq prochaines années un million d'habitants de Londres – ce qui équivaut approximativement à l'accroissement naturel prévu. Ce million de personnes et les entreprises qui les emploient n'iront pas toutes s'installer dans des villes nouvelles proprement dites, mais la plupart iront dans des localités qui seront aménagées par des sociétés d'aménagement en vertu de la *New Towns Act*. Vers la fin de 1966, le gouvernement a désigné une nouvelle ville de 250 000 habitants à Milton Keynes, à environ 80 kilomètres au nord-ouest de Londres. Ipswich (120 000 habitants), Northampton (100 000 habitants) et Peterborough (70 000 habitants), distantes de Londres de 80 à 110

kilomètres environ, doivent s'agrandir dans le cadre de la *New Towns Act*, comme on l'a déjà indiqué plus haut, pour recevoir un supplément de 70 000 à 100 000 personnes chacune. On effectue actuellement des études détaillées d'autres localités qui seront élargies dans des proportions au moins égales.

Outre leur succès économique et social incontestable, les villes nouvelles de la région londonienne ont été un investissement rentable pour le Trésor public. Cependant, toutes n'ont pas encore comblé le déficit des premières années. Ainsi, Basildon, où il a fallu aménager des kilomètres de routes en friche et de mauvais immeubles d'avant guerre, a encore un déficit accumulé de plus de 2 millions de livres à combler. En revanche, Harlow, où les problèmes posés par le site ont été relativement peu nombreux et minimes, a aujourd'hui un excédent de recettes accumulées de près de 3 millions de livres, après avoir comblé tout son déficit antérieur et contribué de façon substantielle aux dépenses engagées par d'autres organismes publics pour fournir des services indispensables. Aujourd'hui, les huit villes nouvelles de la région londonienne ont ensemble un excédent total de 2,5 millions de livres auquel s'ajoute chaque année un montant de l'ordre de plusieurs centaines de milliers de livres.

Cet excédent est dû au secteur commercial (usines, magasins et bureaux) aménagé par les sociétés d'aménagement. A Crawley et Hemel Hempstead, par exemple, 17 millions de livres environ ont été investies dans des terrains et des bâtiments à usage industriel ou commercial. Les loyers actuellement perçus permettent de réaliser un bénéfice d'environ 8,5% par rapport au prix de revient et la valeur actuelle de ces installations commerciales a été récemment évaluée à environ 27 millions de livres, ce qui représente une valorisation du capital de près de 60%.

Autres villes nouvelles du Royaume-Uni

L'objet de la plupart des vingt-deux villes nouvelles qui ont jusqu'à présent été désignées est de décharger les plus grandes agglomérations du Royaume-Uni d'une partie de leur population et de décongestionner le secteur de l'emploi. C'est pourquoi on les a appelées villes nouvelles «d'éversoirs». Les villes nouvelles qui sont le «d'éversoir» de Londres ont déjà été mentionnées et les résultats obtenus ont été indiqués. Toutefois, les progrès ont été beaucoup moins sensibles pour ce qui est de la mise en œuvre d'un programme analogue dans les autres grandes agglomérations urbaines.

Conclusion

Etant donné l'absence presque totale de recherche proprement dite, il n'est pas possible de présenter autre chose que les grandes lignes de l'expérience des villes nouvelles. Malgré tout, il est hors de doute que les villes nouvelles constituent la plus grande réussite du Royaume-Uni dans le domaine de la planification urbaine. Les liens étroits entre les objectifs économiques et les objectifs sociaux sont apparus clairement dans les résultats matériels obtenus. Les villes sont prospères; elles offrent des logements convenables et modernes ainsi que des conditions excellentes pour l'industrie et le commerce. La coopération entre l'organisme délégué par le gouvernement

central (la société d'aménagement) et les autorités locales en place responsables de tous les services municipaux a permis, en général, de satisfaire, en respectant un équilibre raisonnable, les besoins essentiels de chaque ville. A mesure que les villes nouvelles qui ont été créées les premières atteignent leur épanouissement, elles montrent sans équivoque leur supériorité sur la plupart des villes de leur importance grâce aux conditions qu'elles offrent pour l'exercice d'activités sociales, culturelles et récréatives enrichissantes.

Wyndham Thomas,
directeur de la *Town and Country
Planning Association* à Londres

Le réseau français d'autoroutes va doubler en quatre ans et tripler en sept ans

La France entre véritablement dans l'ère des autoroutes et son réseau va faire plus que doubler en quatre ans (de 1976 kilomètres à 4194 km. de 1972 (1976) et tripler en sept ans: 6225 km.

Le ministre de l'Équipement et du Logement a précisé au cours d'une conférence de presse le nouveau programme de constructions autoroutier tel qu'il résulte des moyens financiers supplémentaires annoncés devant l'Assemblée nationale, dernièrement. Ce «coup de pouce» au programme prévu atteindra plus d'un milliard et demi de francs qui seront dépensés en trois ans. Ces fonds supplémentaires viendront pour 539 millions du budget, pour 550 millions d'emprunts à long terme et pour plus de 500 millions de crédits bancaires à moyen terme.

L'utilisation de ces sommes sera orientée de trois façons:

1. Accélération des programmes prévus avec un gain de trois ans sur la réalisation de Paris-Strasbourg (terminé fin 1976), d'un an sur Mulhouse-Beaune (terminé fin 1978), Bordeaux-Narbonne (en service fin 1977 ou courant 1978), Narbonne-Espagne (en service fin 1976) et de l'autoroute de la Côte basque (ouverte fin 1977).
2. Complément des programmes engagés: avec Nice-Italie (en deux étapes: 1977 et 1978); Le Boulou-Le Perthus (fin 1976); Aix-Aubagne (fin 1976); Annecy-autoroute blanche et Grenoble-Valence (fin 1978).
3. Lancement (en 1973) de nouveaux programmes qui concerneront: plusieurs sections sur Calais-Arras (en service en 1976) et l'autoroute Clermont-Saint-Etienne.

Le ministre a annoncé en outre le lancement en 1974-1975 d'une «deuxième vague» en vue de la «réalisation anticipée» de liaisons autoroutières nouvelles telles que: Orléans-Bourges, Calais-Dijon, Le Mans-Angers-Nantes, Le Mans-Rennes et Aix-Manosque qui pourraient entrer en service de 1978 à 1980.

La combinaison des accélérations et des programmes complémentaires ou nouveaux aura pour résultat la mise en chantier de 430 km. d'autoroutes (urbaines et de liaison) en 1972, 760 km. en 1973 et 680 km. en 1974. Les mises en service atteindront 240 km. en 1972, 272 km. en 1973, 428 km. en 1974, 773 km. en 1974 et 745 km. en 1976.

Le réseau routier français sera rapidement raccordé aux réseaux voisins, ainsi, à la fin de 1972, on pourra se rendre directement de Paris à Bruxelles, à la fin de 1974 de Paris en Italie (sauf les 20 km. du détournement de Nice qui entreront en service en 1977; à la fin de 1976 de Paris en Espagne et au 1^{er} janvier 1977 de Paris en Allemagne.

L'ensemble de cet effort, a souligné le ministre, représentera pour les entreprises de travaux publics une somme de travaux de 15,5 à 16 milliards de francs dans les six prochaines années.

Le ministre a rappelé en terminant que l'accélération des réalisations autoroutières s'accompagnait de «progrès considérables» dans l'industrialisation et pour résultat une réduction des coûts qui peut être évaluée à 40% depuis quatre ans. «Ce qui fait, a dit le ministre, que pour la même dépense on peut construire aujourd'hui plus de kilomètres d'autoroutes.»