

L'aménagement du territoire en France

Autor(en): **Couvreu, Raymond**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **40 (1960)**

Heft 4-5: **Aménagement du territoire travaux publics**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887517>

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.

DUNKERQUE

Un ensemble à l'échelle du Marché Commun

Le Port

Complètement détruit durant la dernière guerre, le port de Dunkerque a été reconstruit entièrement et modernisé. Son trafic (8 millions de tonnes en 1959) est le double de celui de 1938.

Peu de ports peuvent s'enorgueillir d'une telle croissance. Plus de 100 lignes régulières de navigation le mettent en liaison avec le monde entier.

La part du trafic en provenance de Suisse est naturellement déjà importante : 38 000 tonnes à l'importation, 53 000 tonnes à l'exportation. Toutefois l'achèvement de l'électrification de la voie ferrée de Bâle à Dunkerque doit encore, dans les années qui viennent, augmenter son trafic.

Le port, du reste, est déjà parfaitement outillé : 5 darses à flot, mises en communication avec la mer par 3 écluses permettent l'accostage simultané de plus de 40 navires.

L'outillage de quai est très important : 121 grues électriques modernes, 150 000 mètres carrés de hangars, des installations spécialisées : chai à vin (43 000 hl) silo à grains (15 000 t) hangar et chambres froides pour les primeurs, hangar aux textiles, gare pour ferry-boats « Dunkerque-Angleterre ». Plus de 80 kilomètres de voies ferrées le long des quais autorisent le transbordement direct des marchandises, réduisant d'autant le prix et la durée de la manutention. De leur côté, les armateurs trouvent toutes facilités à Dunkerque pour entretenir et réparer leurs navires : 1 dock flottant et 3 cales sèches y sont à leur disposition.

Pour faire face à l'accroissement constant du trafic, d'importantes extensions portuaires sont en cours de réalisation ; création d'un bassin minéralier de 1 800 mètres de long desservi par un outillage permettant le déchargement très rapide des matières pondéreuses, creusement d'une sixième darse de très grandes dimensions, qui augmentera sensiblement la capacité de transit du port en ce qui concerne les marchandises diverses.

Les industries

Dunkerque est déjà un centre industriel important. Outre les industries alimentaires et textiles largement représentées, il faut mentionner une raffinerie de pétrole (BP), traitant

2,5 millions de tonnes de brut par an, des chantiers navals dont celui de la Société des Ateliers et Chantiers de France, qui vient au deuxième rang des chantiers français, enfin une usine sidérurgique produisant environ 200 000 tonnes d'acier Martin de qualité, par an.

D'autres industries ont misé sur Dunkerque : un complexe sidérurgique (Usinor) capable de produire dans sa phase finale plusieurs millions de tonnes d'acier, s'installe en bordure du bassin minéralier. Sa production de tôles sera en partie utilisée sur place dans la fabrication des tubes par la Société Vallourec ; l'Électricité de France, pour faire face à l'augmentation d'énergie prévisible, construit une centrale très importante.

Dunkerque fournit donc l'exemple d'une cité en pleine expansion. Celle-ci, fondée notamment sur le développement du trafic portuaire et l'industrialisation, vient à point nommé pour procurer de l'emploi à une population en plein essor.

Le rôle moteur et coordinateur de cet aménagement a été principalement assuré par la Chambre de Commerce.

Toutes ces réalisations qui, à Dunkerque, augmenteront les possibilités économiques offertes par la région, offrent à cet égard un bel exemple d'aménagement du territoire.

Zones industrielles

C'est ainsi que des zones industrielles ont été réservées à proximité du port : 250 hectares sont à la disposition des industriels qui viendront s'installer. Une zone de 100 hectares, dans une première étape, est en cours d'aménagement. Eau, énergie, routes, voies ferrées, tout est prévu : le terrain sera bientôt prêt à recevoir les usines.

Par ailleurs, l'achèvement de l'électrification de la voie ferrée « Bâle-Dunkerque » a été décidé, la création d'une autoroute entre Lille et Dunkerque également, enfin, les canaux qui conduisent à Dunkerque sont en cours de modernisation pour permettre le passage des péniches de 1 350 tonnes.

Dunkerque, autrefois exclusivement conçu pour vivre dans un ensemble français, s'adapte à l'échelle du Marché Commun.



Un entretien avec Pierre RANDET

Directeur de l'Aménagement
du Territoire



L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN FRANCE

par Raymond Couvreu

Chef des services d'information de la Chambre
de commerce suisse en France

— *Pouvez-vous nous dire comment s'est dégagé le concept d'aménagement du territoire et faire pour nous un bref historique de celui-ci en France?*

— La notion d'aménagement du territoire est une notion vaste qui procède de deux sources : l'urbanisme et la planification de l'équipement.

L'urbanisme, longtemps réduit aux seules mesures de sauvegarde, est devenu une entreprise vivante à la faveur du grand mouvement de construction de l'après-guerre; il s'est affirmé dans l'établissement des plans de villes et de villages sinistrés.

La planification économique a pris son origine dans un décret de 1946 qui prescrivait l'établissement du premier plan d'ensemble de modernisation et d'équipement et instituait un Conseil supérieur du Plan alors qu'était créé un Commissariat général du Plan de Modernisation et d'Équipement dirigé par Jean Monnet.

Au lendemain de la guerre, la planification économique ne comportait guère de choix géographique puisqu'il s'agissait de reconstituer avant toute chose mines, complexes sidérurgiques, routes, terres de culture...

que l'on ne déplace pas à son gré. La notion d'une géographie des investissements ne devait apparaître que dans le Deuxième Plan qui prévoit de grands aménagements régionaux. Le Troisième Plan enfin se préoccupe de l'équilibre géographique des activités implantées sur le sol national.

C'est à l'aménagement du territoire, discipline active, qu'il appartient de veiller au maintien ou au rétablissement de cet équilibre, en localisant le développement économique et par l'aménagement du cadre complet dans lequel il s'accomplit.

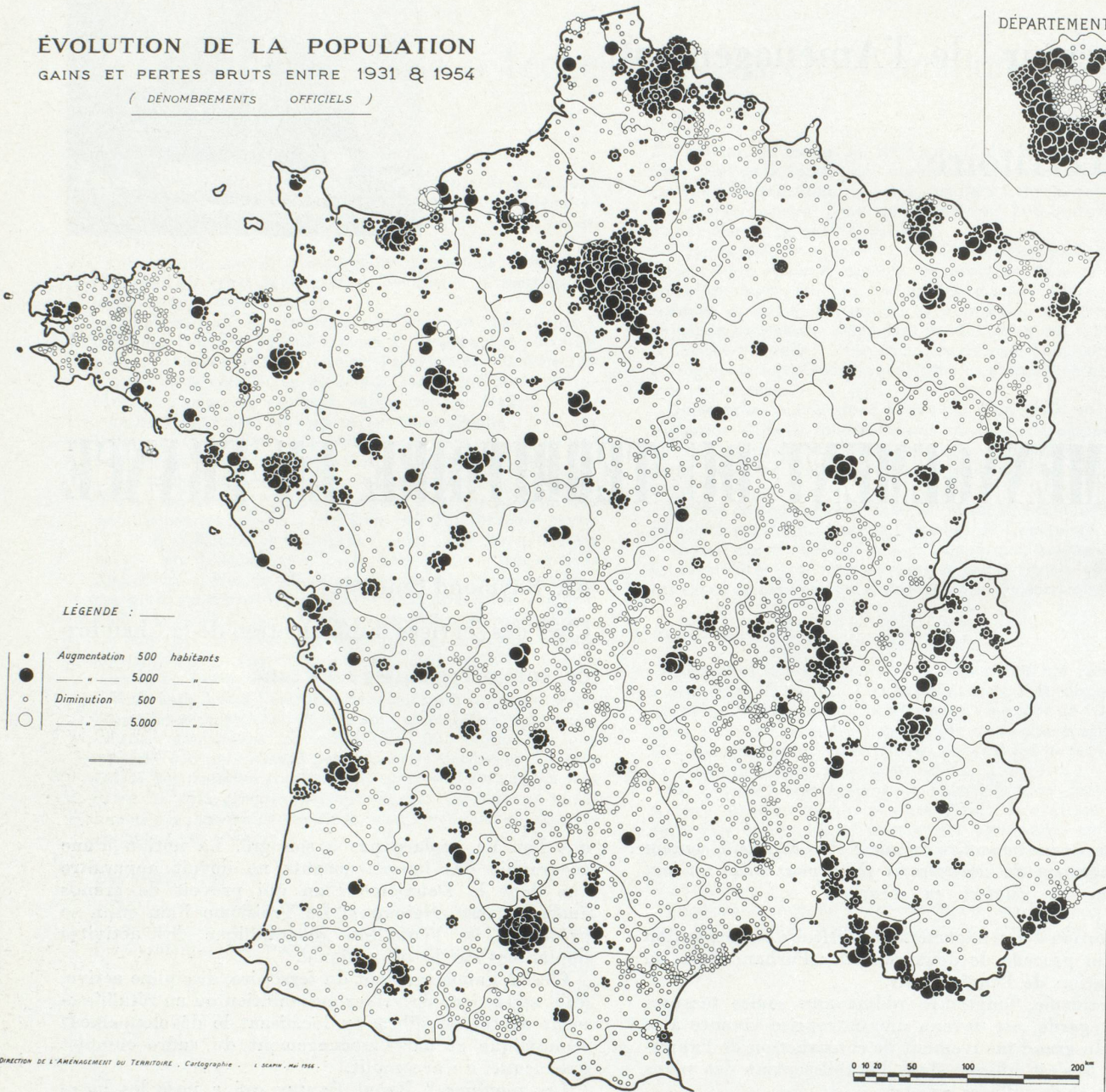
Les pionniers? Raoul Dautry qui a posé les bases de l'urbanisme en France et créé le premier bureau de décentralisation industrielle; Claudius Petit qui, ayant donné une forme cohérente à la doctrine nouvelle et souligné son aspect social et humain, la proclama publiquement en 1950; Pierre Pflimlin à qui revient l'initiative de la législation en faveur de l'expansion régionale. D'autres Ministres ont, depuis lors, affermi les bases de l'action nouvelle, devenue effectivement, par les efforts de M. Sudreau, une action gouvernementale.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION

GAINS ET PERTES BRUTS ENTRE 1931 & 1954

(DÉNOMBREMENTS OFFICIELS)

DÉPARTEMENT DE LA SEINE



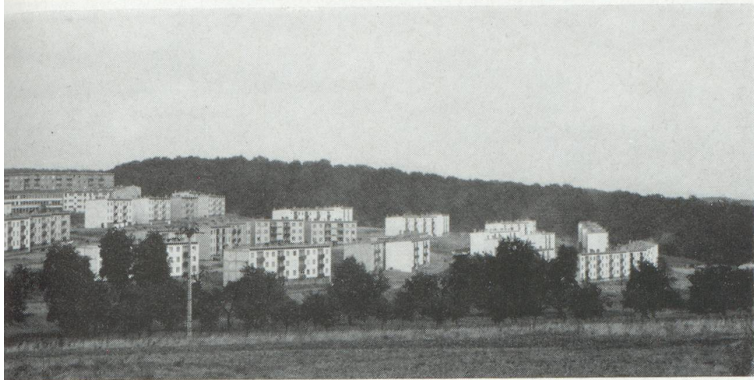
LÉGENDE :

- Augmentation 500 habitants
- " " 5.000 " "
- Diminution 500 " "
- " " 5.000 " "

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, Cartographie - 1. SEINE, Mai 1956.

0 10 20 50 100 200^{km}





Behren-lès-For en Moselle

— *Quelle est l'organisation de l'aménagement du territoire?*

— L'aménagement du territoire relève du Ministère de la Construction dont la Direction de l'aménagement du territoire coordonne, dans le cadre des objectifs nationaux, la politique d'implantation des équipements économiques et sociaux incombant à diverses autres administrations. Le Ministère de la Construction veille à la compatibilité territoriale des efforts entrepris et dirige lui-même l'activité de construction des habitations, instrument et expression de l'aménagement.

Des directions départementales de la construction sont responsables de l'urbanisme, et de la construction, selon les directives du service central.

Quant à l'organisation régionale, elle est en cours d'élaboration. Un décret du 7 janvier 1959 a prévu le groupement des départements en vue d'une coordination interdépartementale au sein de chaque région. Il existe des fonctionnaires régionaux de diverses administrations. La présence de la Direction de l'Aménagement du territoire au sein des différentes commissions assure l'unité de la doctrine et des méthodes.

D'autre part, les initiatives venues des milieux de l'industrie, de l'agriculture, des affaires, ont toujours été accueillies avec faveur et des comités privés d'aménagement et d'expansion économique fonctionnent dans la plupart des régions, soutenus par les Préfets.

— *Quels sont les impératifs qui dirigent les directeurs de l'aménagement du territoire?*

— Leur tâche est, selon la formule de Le Corbusier, l'organisation sur le sol des établissements humains, de façon à satisfaire le mieux possible aux aspirations des hommes, variables d'ailleurs d'un pays à l'autre.

Si bien que l'aménagement, qui répond dans tous les cas à un souci d'organisation, est dominé, en Hollande par la notion d'espace, au Brésil par celle de mise en valeur, ailleurs par le souci de mise en ordre de l'occupation du sol. En France, le problème fondamental consiste en la répartition optimum équilibrée du peuplement, compte tenu des possibilités de mise en valeur.

Nous ne cherchons donc pas à maintenir artificiellement, par des subventions, des situations manifestement anti-économiques dans des régions qui se dépeuplent parce qu'elles ne sont effectivement pas rentables. Par contre nous nous efforçons de remédier à des situations qui se sont installées du seul fait d'une sous-exploitation et non en vertu d'un phénomène naturel : il en va ainsi du Sud-Ouest qui possède des ressources

exploitables, des Alpes, aux richesses touristiques encore mal évaluées. De même la concentration parisienne, vidant la province de sa substance, est un phénomène contre lequel il convenait de réagir et nous avons lutté contre lui avec la seule arme de la décentralisation tout d'abord.

Aujourd'hui s'y ajoutent des préoccupations plus positives visant à permettre la mise en valeur équilibrée des régions. Les études entreprises tendent donc à :

— l'évaluation de la population active disponible par région, compte tenu du maintien d'une population agricole correspondant à une exploitation rentable et rationnelle des terres;

— l'évaluation, par branche d'activité, du nombre d'emplois indispensables à la mise en valeur et au développement de l'économie de chaque région, compte tenu des objectifs nationaux;

— la recherche de l'équilibre et de l'harmonisation des deux données qui permettent d'asseoir l'aménagement du territoire sur des bases scientifiques.

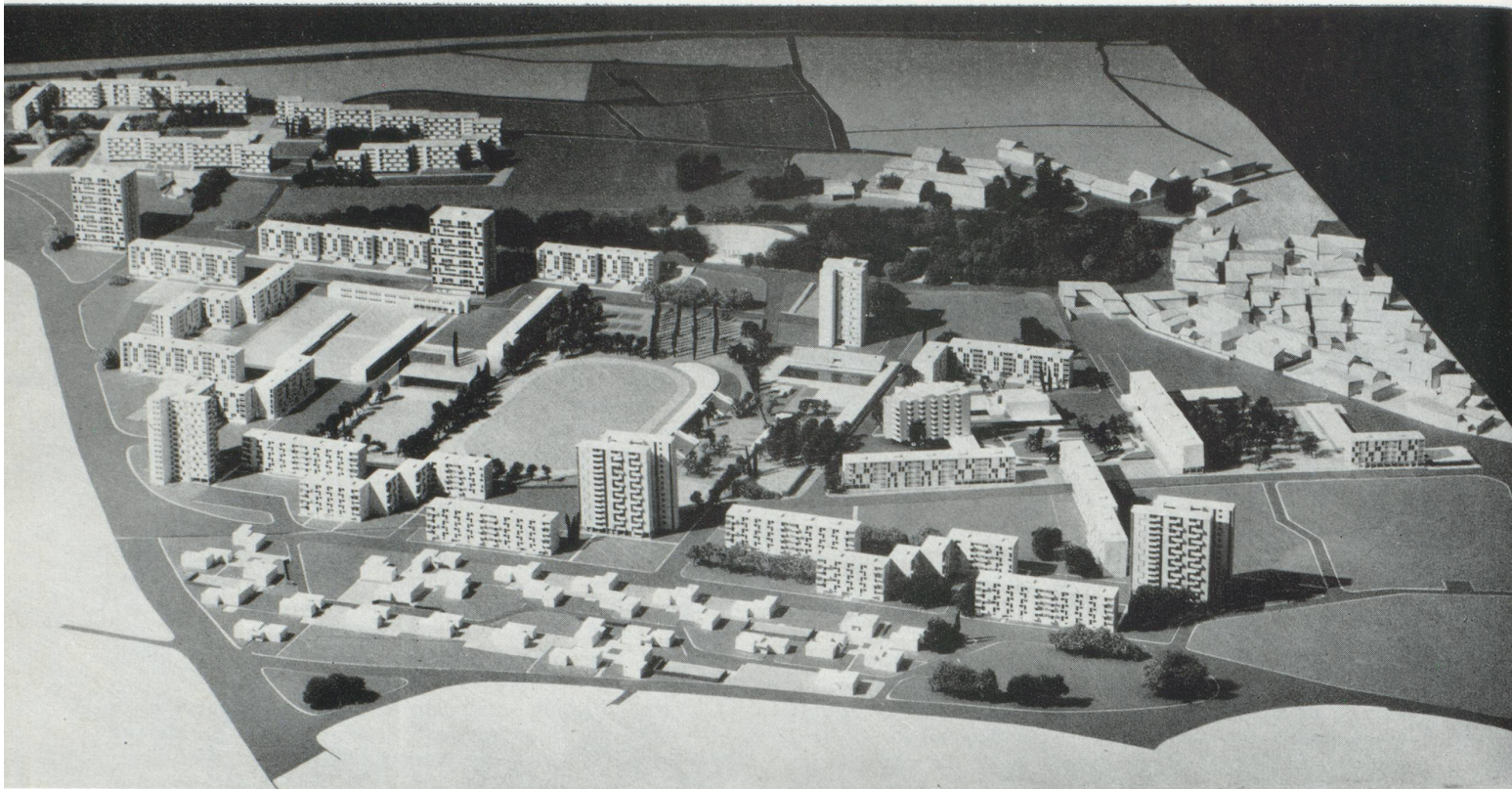
L'accroissement démographique accéléré de la province, de la région de l'Ouest en particulier risquerait d'amener si l'on n'y remédie, une amplification des migrations vers Paris où l'accroissement naturel est moins rapide et où le développement prévisible des activités qui y sont installées appellerait de la main-d'œuvre.

Cette situation comporte une menace pour l'unité du pays où s'opposeraient régions riches et régions pauvres, mais aussi un danger politique au sein d'une Europe dont la densité de population est déjà partout très supérieure à la nôtre.

Il nous faut donc prévoir la mise en place d'équipements dans les régions insuffisamment développées afin d'y retenir et d'y attirer les populations qui les mettront en valeur.

L'unité d'habitation de Nantes-Rézé





Bagnols-sur-Cèze, Grand Prix de l'Urbanisme 1959 (Architecte : M. Caudilis)

LES MATÉRIAUX DE L'URBANISME SONT LE SOLEIL, L'ESPACE, LA VERDURE. (LE CORBUSIER)

Ayant examiné s'il convenait de promouvoir une expansion décentralisée, indifféremment sur tout le territoire, nous avons conclu qu'il était nécessaire, en raison de l'attraction immense qu'exerce la capitale — phénomène très particulier à la France, et qui a pour origine la centralisation politique — de créer dans le pays des points d'appui solides, de promouvoir de véritables capitales provinciales. Nous favorisons donc le développement de quelques grandes villes bien situées qui disposeront d'un éventail d'activités très varié. Autour d'elles s'organiseront des centres secondaires, au clavier plus restreint.

Les plans régionaux en cours d'élaboration facilitent la mise en œuvre de cette politique, fournissent le cadre, assez souple, où viendront s'insérer les activités avec la collaboration des collectivités locales et des chefs d'entreprise, aidés par les incitations et conseils de l'Administration.

La réussite de ces projets de géographie « volontaire » ne peut en effet, en pays libre, reposer que sur l'adhésion de tous les citoyens.

— *L'application de règles strictes ne se révèle-t-elle pas souvent difficile lors de l'aménagement de certains quartiers ou de nouvelles zones?*

— Lorsque l'on crée un quartier de toutes pièces, il est évidemment assez facile de réserver l'emplacement de chacun des équipements souhaitables, et en particulier des espaces verts nécessaires. Lorsqu'il s'agit de modernisation, c'est beaucoup plus difficile eu égard aux règles du droit de propriété en France, compte tenu du prix des terrains et de la gratuité des servitudes

d'urbanisme que nous sommes susceptibles d'imposer.

Pour lever cet obstacle à un aménagement raisonnable, nous sommes en train de monter un mécanisme basé sur un système de crédits qui permettra l'indemnisation des propriétaires et la sauvegarde ou la création d'espaces libres. Nous en cherchons l'assiette.

— *Que pensez-vous des villes satellites? C'est une idée qui a ses détracteurs.*

— Il est difficile de faire de la théorie dans ce domaine. Le problème ne se pose guère actuellement en France qu'à propos de Paris et pour le déconcentrer. Le développement de quelques petites places industrielles assez diversifiées, en couronne, à une cinquantaine de kilomètres de la capitale — Meaux, Creil, Montereau — entraînera une réduction des migrations quotidiennes de travailleurs et d'autre part annulera le risque de dissémination néfaste d'activités sur les territoires ruraux peu peuplés de la région environnant Paris.

Ces villes de quelques dizaines de milliers d'habitants resteront cependant dans l'orbite de la capitale, car elles en sont trop proches pour vivre d'une vie indépendante.

— *Nous voilà à Paris. Que pensez-vous de sa circulation?*

— On a dépensé beaucoup d'intelligence et d'ingéniosité pour faire circuler à Paris un nombre considérable de voitures. Il n'empêche que le point de saturation n'est, à certaines heures, pas très loin d'être atteint. L'étude du problème en soi n'appartient pas à l'aménagement du territoire, mais la nécessité de circuler est l'un des

impératifs de l'urbanisme qui peut aider à le résoudre en termes de densité d'occupation du sol. Celle-ci est faible à la périphérie et très élevée au centre. La densification des banlieues trop diluées doit permettre de restructurer peu à peu la ville, d'alléger le centre, et par voie de conséquence développer la possibilité de s'y déplacer.

Restera à résoudre le problème du stationnement. D'ores et déjà une place par voiture est exigée par logement nouveau et, dans les zones d'affaires, une superficie égale à 40 p. 100 de la surface utile à usage de locaux commerciaux ou de bureaux doit être réglementairement réservée aux parkings.

— *Que pensez-vous du rôle de Le Corbusier dans l'histoire de l'aménagement du territoire?*

— A la fois artiste et penseur, Le Corbusier est un novateur qui eut le mérite de réintroduire dans ses compositions des éléments naturels essentiels à la vie et au bien être de l'homme : soleil, espace, verdure que beaucoup avaient sacrifiés.

Il fut l'un des initiateurs de la Charte d'Athènes. Son influence, considérable bien qu'il ait été longtemps mal compris, a donné à la construction et à l'urbanisme en France et à l'étranger une impulsion nouvelle. Ce serait le trahir que d'associer son nom exclusivement à la construction en hauteur. Son génie s'adapte aux situations diverses; c'est ainsi que certaines de ses réalisations étrangères, telles Chandigarh, sont de vastes compositions horizontales.

On ne peut nier de bonne foi la beauté de l'architecture des cités radieuses de Marseille ou de Briey. Elles visent à reconstituer à elles seules le « quartier » complet, avec ses équipements; elles se justifient en particulier lorsque les surfaces de terrain sont insuffisantes pour un développement horizontal qui supprimerait tout espace vert alentour des habitations.

Serre-Ponçon

« LE LAC D'ANNECY
SOUS LE CIEL DE LA
GRÈCE »

Pierre RANDET



— *Quelles sont, pour terminer, les réalisations que peut revendiquer la Direction de l'Aménagement du territoire?*

— C'est une question ambiguë. L'Aménagement du territoire s'efforce d'organiser, d'harmoniser, d'équilibrer sur le sol les apports des diverses branches de l'économie.

Il lui incombe, en propre, d'aménager zones d'habitation et zones industrielles et d'y développer un urbanisme rationnel.

Avec sa collaboration et dans un esprit d'aménagement du territoire sont réalisés, en outre, les grands aménagements nationaux, régionaux, locaux qu'il s'agisse de celui de Landes de Gascogne, de la Durance, de Serre-Ponçon, de Lacq, de la définition de parcs nationaux ou de l'aménagement de stations de sports d'hiver telles Courchevel ou les Belleville, de l'installation d'importantes unités industrielles : Citroën à Rennes, Firestone à Béthune, de vastes opérations urbaines de reconquête telle celle de l'Esplanade à Strasbourg...

— *Comment voyez-vous la France dans 50 ans?*

— Il est bien difficile de prévoir ce que sera la France dans 50 ans. L'expansion démographique à laquelle nous assistons impose un développement accéléré de l'économie que commandent d'autre part, dans le sens de la qualité, notre participation au Marché commun, et le développement des échanges internationaux. Ceux-ci ne pourront que s'accroître tant avec l'Europe qu'avec l'Afrique.

Les plans que nous établissons, dans une perspective de 15 à 20 ans, en tiennent compte et l'on y trouve des projets de réalisations telles celle du grand axe Rhône-Méditerranée qui peut et devrait devenir un trait d'union entre l'Afrique et l'Europe.

R. C.