

Urbanisme et humanisme

par J. ENGLEBERT,
Ingénieur civil architecte, Ingénieur urbaniste,
Professeur ordinaire à l'Université de Liège



Extrait de la R. U. M.
(n° 1 - 1968, pages 3 à 9).



IMPRIMERIE MAISON D'EDITION S.C.
96, Avenue de Philippeville, MARCINELLE

Urbanisme et humanisme (*)

par J. ENGLEBERT,

Ingénieur civil architecte, Ingénieur urbaniste,
Professeur ordinaire à l'Université de Liège

Il n'est sans doute pas nécessaire de s'expliquer longuement sur le sens de la conjonction établie par le titre de cette conférence : « Urbanisme et Humanisme » puisqu'aussi bien on admettra d'emblée que toute réflexion sur l'une de ces notions renvoie forcément à l'autre. Si l'humanisme, en effet, désigne l'ensemble des valeurs morales, spirituelles, culturelles, sur lesquelles s'appuie une civilisation pour donner aux hommes une vie vraiment humaine, l'urbanisme, de son côté, désigne finalement les formes concrètes, visibles, englobantes que prend forcément l'humanisme lorsqu'il descend du ciel des idées pour s'établir sur la terre des hommes. Cela ne veut pas dire qu'un humanisme trouve toujours et spontanément ses formes, ni qu'un urbanisme exprime toujours et spontanément les valeurs qui l'orientent. En fait, d'ailleurs, il faut bien le dire, un exposé comme celui que j'ai l'honneur de faire à cette tribune n'aurait pas de sens s'il y avait un accord parfait, une harmonie, dans les temps où nous sommes, entre, d'une part, l'humanisme et, d'autre part, l'urbanisme.

Chose curieuse, du reste, ces deux termes ne sont pas seulement des termes-clés de notre époque, ce sont aussi des mots que nous avons inventés, des mots dont nous connaissons l'état-civil. L'un et l'autre, en effet, sont des néologismes qui apparaissent au début de ce siècle, l'un et l'autre avec une acception d'abord assez étroite, mais qui n'a pas cessé de s'élargir. Humanisme a d'abord fait partie du vocabulaire de la science historique, pour ne désigner que la doctrine des érudits de la Renaissance ; puis, peu à peu, il a fini par recouvrir — c'est la définition que je rappelais en

commençant — tout système de valeurs sous-tendant une civilisation. Urbanisme, de son côté, a désigné en premier lieu une sorte de prolongement de l'architecture, à une époque, le début de ce siècle, où l'on se faisait d'ailleurs une idée singulièrement rétrécie de l'architecture.

Naturellement, si les mots sont relativement récents, les choses qu'ils désignent sont beaucoup plus anciennes, et personne ne songerait à prétendre que le XX^e siècle ait marqué l'avènement et de l'humanisme et de l'urbanisme. On serait même tenté de dire que le XX^e siècle a été caractérisé, sinon par la disparition, tout au moins par une crise profonde des réalités en cause. Nous avons inventé deux mots, nous maîtrisons plus ou moins les notions, nous sommes dépassés par les réalités. Ce n'est certes pas mon propos de rappeler ici quelles sont les conditions qui rendent problématique aujourd'hui l'avenir de la civilisation. Même en écartant la menace d'un conflit atomique, il resterait à se confronter aux nombreux signes de déclin que les philosophes de la civilisation ont caractérisés comme irréversibles : c'est, par exemple, le fait que les sociétés actuelles souffrent d'une hypertrophie d'organisation à la fois nécessaire et sclérosante ; le fait d'un divorce toujours profond entre la haute culture des élites et la diffusion d'une culture de masse répercutée par des moyens techniques qui asservissent plus qu'ils ne libèrent ; c'est le fait, encore, d'une incertitude de plus en plus grande sur les buts fondamentaux que poursuit l'humanité, et une incertitude non moins prononcée sur les moyens d'atteindre tel ou tel objectif, ne serait-ce que la prospérité matérielle, laquelle est d'ailleurs insuffisante à fonder un humanisme véritable.

Ce n'est pas mon propos non plus de faire le procès des réalisations urbanistiques contempo-

(*) Conférence faite le 21 février 1967, à la section de Liège de l'A.I.L.g.

raines, de souligner leurs lacunes, de dénoncer les équivoques sur lesquelles elles reposent. Il faut bien reconnaître pourtant, qu'en ce carrefour de civilisations où nous nous trouvons, il est plus aisé de voir quels sont les chemins qu'il ne faut plus prendre que ceux qu'il faudrait tracer.

Je pense cependant que si nous voulons entrevoir les solutions correctes, il faut d'abord se faire des problèmes une vue claire, fondée sur une réflexion attentive. Ce n'est pas facile. Ce n'est pas facile parce que l'objet même de la réflexion se dérobe continuellement à l'enquête. On a dit souvent que nous sommes passés d'une civilisation statique à une civilisation dynamique. Autrefois, les sociétés évoluaient, bien sûr, il y avait même parfois des soubresauts assez violents, comme les révolutions, les invasions, les découvertes. Mais, en regard de la nôtre, les époques révolues nous semblent figées dans un « éternel présent ». L'accélération de l'évolution, depuis un siècle, ne nous permet plus de vivre dans un cadre stabilisant de principes acquis. L'image de cette accélération nous est fournie sans doute dans beaucoup de domaines : on peut penser à l'augmentation du niveau de vie dans les pays industrialisés, on peut songer aussi au prodigieux bouleversement des conceptions scientifiques, à l'image que nous nous faisons de l'univers. Mais je crois que c'est encore le phénomène urbain qui nous fournit l'image la plus frappante de l'évolution accélérée que nous connaissons. De toute évidence, le développement considérable et passablement anarchique de la science urbanistique, autant qu'on puisse parler d'une science, correspond exactement au phénomène moderne, et absolument inédit à cette échelle, de la croissance explosive des cités et des agglomérations urbaines. On suppose qu'aux environs de l'an 2000 — et entre aujourd'hui et cette date, il n'y a plus que l'espace d'une génération — 60 % de la population mondiale aura un mode de vie urbain (1) à la suite d'un processus irréversible dû aussi bien à la croissance démographique qu'à la réduction de la main d'œuvre agricole ou à l'accroissement inéluctable du secteur tertiaire. Nous nous rapprochons à grands pas d'un temps où l'expression « citoyen du monde » aura un sens très précis, parce que le monde ne sera plus qu'une grande cité, le tissu urbain recouvrant en quelque sorte la planète entière. Rien ne permet de croire cependant que cette cité mondiale dont on a déjà une approximation dans les pays du Nord-Ouest de l'Europe ou sur la côte atlantique des Etats-Unis d'Amérique, rien ne permet de

croire, ni d'espérer que cette cité sera très cohérente, qu'elle sera à la fois l'expression et la condition d'un humanisme bien vivable.

C'est évidemment pour cette raison que les théoriciens de l'urbanisme, à l'heure actuelle, s'interrogent de préférence, et comme par une obsession, sur la taille maximale des villes (2). Et on citerait assurément bon nombre d'observateurs pour qui la réponse est affirmative à la question : les villes sont-elles trop grandes ? Force est bien de constater, pourtant, que les villes ne cessent pas de grandir. En France, par exemple, les agglomérations de plus de 100.000 habitants, lesquelles groupent le tiers de la population totale, ont attiré en 6 ans les 2/3 des populations migrantes (Grenoble, Toulouse, St-Etienne, Rennes, Orléans, ...)

Les villes sont donc toujours et de plus en plus tentaculaires, et elles le sont dans la mesure même de leur taille. Naturellement, ce fait, en soi, n'aurait aucune importance si l'organisme urbain pouvait s'accroître indéfiniment sans modification de sa substance interne ; si l'agrandissement n'impliquait aucun effet en retour sur la structure de la réalité en croissance, la tâche de l'urbaniste serait assurément très secondaire. Mais, pas plus qu'une grenouille ne peut impunément se vouloir aussi grosse qu'un bœuf, une ville ne se modifie pas quantitativement sans réaction d'éclatement ou d'atrophie. On peut dire que ces accidents, s'ils sont particulièrement critiques, dans le cas des grandes métropoles, menacent chaque ville en particulier. Il faut d'ailleurs bien se rendre compte que la réalité urbaine ne coïncide pas nécessairement avec les dénominations et les délimitations administratives : par exemple, la réalité « parisienne » (3) s'étend actuellement sur plusieurs départements ; à une plus petite échelle, la réalité liégeoise s'étend de toute évidence bien au delà des limites périphériques de la ville de Liège. En prenant conscience de cette prolifération du tissu urbain, on voit à quel point il est insuffisant de définir l'urbanisme comme « la science et l'art de disposer des bâtiments et des espaces libres, des pleins et des vides à l'intérieur d'une ville », puisque c'est la notion même de ville qui est en cause. C'est pourquoi l'on tend de plus en plus à adjoindre à la notion d'urbanisme, celle, connexe, d'aménagement du territoire, l'aménagement visant à répar-

(1) Service de l'Information. Office des Nations-Unies à Genève : Urbanisation, un problème mondial ; stage du 21 juillet au 10 août 1966.

(2) a) Philippe Pinchemel : « Niveaux optima des villes ».
b) Gaston Bardet : « Mission de l'urbanisme ».
c) Robert Auzelle : « 323 citations sur l'urbanisme ».

(3) Paris : est-ce une ville de 2.790.000 habitants, ou est-ce une agglomération restreinte de 6.523.000 habitants ou est-ce une agglomération étendue de 7.305.000 habitants, ou est-ce un complexe résidentiel de 7.619.000 habitants ?

tir les hommes et leurs activités entre les différentes villes (4).

Cependant, le phénomène de la « conurbation », c'est-à-dire des relations de plus en plus étroites entre agglomérations, qui tendent à se constituer en « nébuleuses », montre qu'aménagement et urbanisme sont en réalité deux aspects souvent fort peu discernables d'un même problème.

On se ferait en tout cas une idée très sommaire de l'urbanisme, une idée d'ores et déjà dépassée, en limitant sa fonction à des questions purement techniques de différenciation des circulations, d'implantation en fonction du vent et de l'ensoleillement, etc..., questions qui ont certainement leur importance, et auxquelles on est loin d'avoir donné des réponses satisfaisantes, mais qui apparaissent comme relativement simples par rapport aux implications essentielles du phénomène urbain. Une implication essentielle, c'est, par exemple, l'incidence politique de la grande agglomération. Au fur et à mesure que s'étend une ville, et qu'augmente sa densité, le pouvoir administratif devient aussi de plus en plus complexe. Par le fait même, il devient de plus en plus malaisé d'assurer un sain exercice de la démocratie au sein des institutions très ramifiées qu'exige la grande ville pour fonctionner. Or il est non seulement souhaitable mais indispensable que toutes les communautés qui composent une ville puissent exprimer leurs desiderata, y compris les banlieues et les quartiers, ce qui exige de la part des élus de la majorité un effort d'information qui ne soit pas à sens unique.

A l'appui de cette idée permettez-moi de vous lire un extrait de l'exposé qu'a fait Henri Van Lier lors du colloque d'Esthétique organisé en novembre dernier à l'Université de Liège par mon Collègue, le professeur Minguet. M. Van Lier, parlant de « Culture et Industrie », disait : « On se plaint dans les pays de haute industrie, à l'Est comme à l'Ouest, d'une désaffection de la masse à l'égard de la politique. Mais, en même temps, le grand nombre, et plus seulement les élites, commence à se rendre compte de deux choses : d'abord que l'architecture du monde par la technique et l'industrie constitue nos conditions de vie, notre paysage, et que d'autre part, ce facteur essentiel relève presque entièrement d'instances, de décisions sur lesquelles la collectivité n'a point de prise : entrepreneurs, privés, administration, gouvernement élu sur la base d'un programme muet à cet égard.

Supposons même tout ce monde désintéressé et compétent.

Aucun savoir ne peut décider à priori des besoins, ni des désirs d'une population en ce qui concerne son ambiance, c'est affaire de calcul, mais aussi d'incessants choix de valeurs qui appartiennent à la responsabilité du groupe. Seul le groupe peut déterminer au fil de sa maturation, quels sont l'aérodrome, la route, l'école, l'église, l'usine, la demeure, l'ameublement qu'il veut. Il est donc urgent que le citoyen partage ou en tout cas contrôle ces décisions qui engagent une bonne partie, et bientôt la presque totalité de son espèce temps, c'est-à-dire de sa destinée. » Ainsi Henri Van Lier essayait-il d'expliquer comment les populations concernées se doivent de participer à l'élaboration des programmes.

Ces incidences d'ordre administratif laissent apparaître la difficulté majeure, qui est toujours de lutter contre les forces d'inertie. Les villes évoluent rapidement, comme les sciences et les techniques ; mais les mentalités ne suivent pas toujours le mouvement. Pourtant, le phénomène de la grande ville moderne est, en soi, générateur de mobilité. A bien y réfléchir, on doit même reconnaître que, ce qui a été appelé « l'afflux vers l'affluence » a modifié profondément le genre de vie des populations. Quand on examine les causes de l'attraction exercée par les villes dès le XIX^e siècle, à la suite de la révolution industrielle, on s'aperçoit que c'est, par exemple, l'attrait des soirées libres, permises par la réduction des heures de travail, qui poussa les masses agricoles à s'installer en ville ; cela, et sans doute bien d'autres choses encore, comme la possibilité de sortir des cadres étroits de la paysannerie : songez qu'il n'y a pas si longtemps, la condition d'ouvrier agricole imposait presque le célibat, les agriculteurs préférant toujours des journaliers et servantes non mariés. C'est pourquoi le philosophe Spengler a pu dire que « tout ce qui, dans les époques récentes, a jailli en fait de mouvements intellectuels, sociaux et nationaux sous le nom de liberté, tire son origine de ce fait primordial, la libération des servitudes terriennes. »

Travail moins pénible, plus libre, mieux rémunéré. Ces motivations ne suffisent sans doute pas à épuiser les raisons de la force attractive des villes. Fondamentalement, c'est peut-être le sentiment de participation à la puissance humaine que concrétise la ville qui rend compte de sa force d'aimantation.

Cette allusion aux dimensions psychologiques du problème ne peut qu'amorcer tout un développement que je ne ferai pas ici ; qu'il suffise de rappeler encore, ce fait si curieux des analogies entre citadins et nomades, quand on les compare aux agriculteurs. On a souvent dénoncé le « déracinement » de l'homme des grandes villes. Les

(4) De là toutes les études françaises sur l'armature urbaine et la hiérarchie des villes.

Paris : = La Suède = l'Autriche = Cuba = Ghana = Irak ; Londres : = Belgique = l'Australie = la Grèce = le Portugal ; Tokio : = New-York : = le Canada = l'Afrique du Sud = la Hongrie = les Pays-Bas = la Tchécoslovaquie ; (équivalence approximative en nombre d'habitants).

citadins, en effet, se déplacent volontiers, plusieurs fois dans leur existence, ils changent de résidence, à l'intérieur de la ville, ou du pays, sans parler des résidences temporaires de vacances et de fin de semaine. A l'inverse, le mot déménagement n'existe pas dans le vocabulaire du paysan, qui meurt dans la maison où il est né.

Le plus souvent, ces aspects de mobilité ont été interprétés dans un sens négatif, car les conceptions les plus ancrées en nous sont surtout un héritage de l'ère agricole, c'est-à-dire de l'ère de la stabilité.

Par exemple, on considère le plus souvent qu'en milieu urbain, l'homme est privé de certaines conditions de nature essentielles à son épanouissement. Le manque de soleil, l'air pollué, l'usure des nerfs sont certes de graves handicaps matériels. Il est certain qu'aucun programme d'urbanisme ne pourrait se permettre de négliger la lutte contre ces fléaux spécifiquement urbains. Il est néanmoins exact, comme on l'a montré abondamment, que le citadin des pays hautement développés se porte en général mieux que le paysan, qu'il s'agisse de santé physique ou de santé mentale. Tout se passe comme si la ville produisait elle-même, spontanément, certains mécanismes d'autodéfense, comme si elle fournissait des remèdes aux maux qu'elle engendre. On se gardera donc de considérer sous un angle uniquement négatif les aspects artificiels ou non naturels de la vie urbaine. S'il est vérifié depuis longtemps que l'homme urbain est contraint à une incessante adaptation, il apparaît aussi que les agressions du milieu ambiant provoquent chez l'homme des villes le sens du dynamisme social. S'il est exact que dans une société où l'organisation bureaucratique et la rationalisation des activités tendent à faire de l'individu un rouage dans le système, il est non moins vrai que de nouveaux types de relations (5) surgissent en compensation des aspects mécanisés de la vie sociale. Soit, par exemple, le rôle grandissant des mass-média et particulièrement de la télévision. D'un côté négatif, ces moyens nouveaux contribuent à diluer l'individu dans la masse stéréotypée, mais du côté positif, ils favorisent aussi une meilleure information et une intégration sociale à un niveau plus élevé, en même temps qu'ils resserrent paradoxalement des liens qu'on avait cru d'abord qu'ils allaient inéluctablement se dénouer.

C'est ainsi que les rapports familiaux, par le fait de la télévision, tendent à se renforcer. On peut donc dire que l'adaptation de l'homme à la ville s'opère assez spontanément grâce à des processus d'autorégulation.

(5) La ville est contraignante, mais en contrepartie, elle offre des choix. On peut notamment remplacer les relations de voisinage par des relations d'élection. Les premières cèdent le pas aux secondes. Jadis, l'insertion était donnée, aujourd'hui, on doit la trouver.

Toutefois, il ne faudrait pas exagérer non plus la puissance des processus en question. D'une manière générale, on peut dire que beaucoup reste à faire pour développer concrètement le goût et la possibilité pour le citoyen de participer activement à la vie de sa cité. Entretemps, nombreux sont les sociologues qui étudient ces phénomènes et il ne fait pas de doute, qu'un jour, le résultat de leurs recherches nous permette d'établir des programmes précis. Qu'il me suffise de rappeler l'apport qu'avait fait au colloque « Liège en l'an 2 000 » organisé par la Jeune Chambre Economique de Liège, mon Collègue Abraham Moles, professeur à l'Université de Strasbourg, docteur ès lettres (philosophie), docteur ès sciences (physique) (6).

Je voudrais maintenant attirer l'attention sur un aspect capital du problème urbain et qui est le rôle des centres. Dans de nombreux cas, dont il ne faudrait pas chercher des exemples bien loin, l'aménagement des villes s'opère plus massivement à la périphérie qu'au centre. Il en résulte que les modifications à la périphérie réagissent souvent de façon désastreuse sur le centre. Or, traditionnellement, le centre-ville est un lieu de rencontre privilégié, offrant une gamme plus ou moins développée de services. Le centre-ville est bien souvent l'organe principal du corps urbain. Son remodelage est donc une tâche capitale de l'œuvre urbanistique. Dans l'état actuel des choses, on ne voit pas comment la réanimation des centres pourrait s'opérer autrement que par un usage contrôlé de l'automobile.

Permettez-moi ici d'ouvrir une parenthèse et de me demander si la vente des automobiles va continuer à croître. Personnellement, je suis convaincu qu'en l'an 2 000, l'automobile ne sera plus qu'un objet folklorique, comme le sont devenus en 50 ans le cabriolet et la calèche de nos grands parents.

De nombreux signes permettent de croire qu'il en sera bien ainsi.

Les usines d'automobiles commencent notamment à connaître des difficultés et les regroupements des petites firmes n'ont pas seulement pour objectif la puissance ; il en est de même pour les recherches que les plus grandes firmes effectuent dans le plus grand secret. D'autre part on trouve de moins en moins de fanatiques du volant ; ceux-ci abandonnent le jouet au profit d'autres moins contraignant comme le hors-bord ou le voilier et quelle richesse à ce propos pour une ville de posséder des plans d'eau naturels sur lesquels on pourrait établir des circuits et sur lesquels les hommes de demain pourraient trouver à nouveau plaisir à la conduite et à la maîtrise d'un engin

(6) A Moles : « Réflexions sur les facteurs psycho-sociaux d'une politique de rénovation urbaine : « Demain nos villes ». Ed. Desoer.

mécanique. Que penser aussi de l'autoroute à l'heure où nos voisins vont construire des pistes, bien moins onéreuses, pour des engins tellement plus sûrs et tellement plus confortables que les automobiles. Plus grave encore, que penser des autoroutes urbaines, à l'heure où l'on voit apparaître sur le marché de nouveaux moyens de transport en commun qui n'ont que faire de ces autoroutes.

Il est encore intéressant de noter que dans les villes, ce sont d'abord les transports en commun qui se sont développés. Ceux-ci n'ayant pas évolué, l'homme des villes a adopté l'engin individuel qu'il va devoir abandonner parce que la ville, cette fois, n'a pas elle non plus évolué et l'on peut supposer qu'une solution consistera à réintroduire dans la ville un nouveau moyen de transport en commun.

Allons-nous connaître le même dilemme en matière d'aviation : l'homme ayant utilisé l'avion comme moyen de transport en commun, semble aujourd'hui vouloir l'adopter comme moyen de transport individuel.

Mais j'en reviens, après cette longue parenthèse, à l'usage contrôlé de l'automobile. Tout le monde sait, du reste, quelles réglementations sont arrêtées de plus en plus à cet égard, d'une façon qui est malheureusement souvent partielle et temporaire. Mais il ne suffit pas de faciliter à tous l'accès du centre, ce secteur le plus intense de la vie commerciale, politique et culturelle. Il faut, en outre, qu'il soit l'objet d'une promotion interne, qu'il soit, en quelque sorte, ennobli par la qualité et le prestige de ses services, pour toutes sortes de raisons, l'évolution des centres est souvent plus irrationnelle qu'ailleurs, alors que c'est là que se font le plus sentir les exigences d'une planification. On peut poser en principe, et compte tenu des modalités qui peuvent être différentes dans tel ou tel cas particulier, qu'un certain fond résidentiel doit être maintenu dans les centres, autour des grands édifices abritant le gouvernement municipal, les spectacles de haut rang, les institutions financières, les commerces d'art et de spécialités (7). Cet aménagement des centres suppose des options en matière d'urbanisme et, notamment, une politique de décharge qui fasse du centre-ville un centre directionnel, dont la composition puisse être plus ou moins aristocratique selon qu'il s'agit d'une capitale ou d'une métropole.

Et puisque j'en suis arrivé à parler de capitale et de métropole, je voudrais attirer l'attention sur le fait que l'idée de faire contrepoids aux capitales par le développement de villes, dites métropoles régionales, très bien définies lors du colloque

« Liège en l'an 2000 » par Michel Rochefort, professeur à la Sorbonne (8), n'a pas pour but de placer les capitales et les métropoles régionales dans une situation de concurrence, mais bien plutôt à travers une noble compétition, les obliger à trouver en quoi elles sont complémentaires et, partant, se développer de manière à assurer l'équilibre de leur espace régional, et à établir des liens organiques entre elles. A l'heure du Marché Commun, « cette notion de métropole régionale prend une grande importance dans la mesure même où elle est intégrée dans l'ensemble d'une société globale qui s'étend sur toute la surface de la carte géographique européenne » (9).

Pour assurer une pareille harmonie, il faut établir un plan complet à long terme, non pas seulement pour la zone centrale de la ville, ni pour la ville administrative, ni même pour l'agglomération, mais bien pour toute la région. Il faut un véritable plan de maîtrise, seul capable de montrer l'utilité et la valeur de tel ou tel ordonnancement particulier.

Lors du colloque « Liège en l'an 2000 », le professeur Moles avait rappelé, après un développement plein d'humour, une loi fondamentale de l'urbanisme, à savoir : on ne peut remédier à une progression exponentielle par un remède linéaire. En d'autres mots, on ne peut construire demain en accélérant hier. C'est pourtant ce que l'on fait, alors qu'il faudrait d'abord s'interroger sur les composantes et les causes de la courbe de croissance des villes. On pourrait se rendre assez facilement compte que celle-ci est due au développement industriel, à l'industrialisation, véritable mutation révolutionnaire telle que les villes ont grandi d'une manière anarchique et à un rythme comparable sinon supérieur selon certains auteurs (10), à celui auquel nous sommes confrontés par suite d'une seconde mutation qui correspond à la généralisation et à l'établissement du phénomène urbain, lequel est notamment lié au développement de l'automobile. Cette urbanisation utilitaire ne peut donner un sens à la ville et l'industrialisation s'étant effectuée dans des structures communales individualistes, un indifférentisme de la ville vis-à-vis de ses fonctions est apparu. Il est donc indispensable de dissocier le phénomène urbanisation du phénomène industrialisation. Je me permettrai de rappeler ici les efforts faits déjà

(7) Jean Labasse : « L'Organisation de l'espace ». Ed. Hermann.

(8) Michel Rochefort : « La notion de métropole régionale », Demain nos villes. Ed. Desoer.

(9) A. Moles : « Réflexions sur les facteurs psychosociaux d'une politique de rénovation urbaine ». Demain nos villes. Ed. Desoer.

(10) Ph. Pinchemel : Niveaux optima des villes : Roubaix-Tourcoing double en 20 ans, triple en 40 (entre 1851 et 1896); Essen quadruple entre 1895 et 1910; Rotterdam passe de 90.000 à 320.000 hab. de 1850 à 1900.

en ce sens par Le Corbusier et ses amis qui, en 1933, avaient mis au point La Charte d'Athènes, laquelle assignait aux villes quatre fonctions : habiter, travailler, circuler, se recréer, auxquelles est venu s'ajouter depuis, suite à une proposition de Xavier Arsène-Henry, une cinquième fonction, née comme il le dit, du sens des autres, à savoir : développer le sens de la Cité (11). Cette dernière fonction a pour but selon M. Arsène-Henry de « faire naître le désir de participer à la vie publique et de consacrer une partie de son temps libre au service des autres ».

J'aimerais ajouter que si nous nous efforçons de dissocier les fonctions de la ville, nous devons placer les usines le plus près possible des zones semi-rurales, car la civilisation urbaine ne doit pas se caractériser par la mise à l'écart du monde rural, mais bien davantage par une intégration de celui-ci : la véritable civilisation urbaine doit permettre la symbiose indispensable ville-campagne.

Cette idée fait à nouveau apparaître la lourdeur et l'inadaptation des structures administratives. En outre, le rythme de l'accroissement et des transformations est tel qu'il ne suffit plus d'administrer et de régir l'espace, il faut aussi organiser dans une quatrième dimension, encore mal perceptible, semble-t-il pour beaucoup, le temps.

Par ailleurs, les réactions diverses que provoquent les transformations irréversibles d'une ville posent le problème d'une réelle participation des membres de cette cité aux opérations d'urbanisme ou d'aménagement et cette participation se révèle difficile parce que les habitants sont inconscients ou déraisonnables ; inconscients parce qu'ils ne réalisent pas ce que l'on attend d'eux ou ce que l'on veut faire ; déraisonnables parce que chaque fois qu'ils sont concernés, ils créent un comité de quartier dont le but final est de reporter sur d'autres, les ennuis qui les frappent.

Il faudrait donc pouvoir informer suffisamment chaque citoyen, tant au stade de la conception des projets qu'à celui de leur réalisation et ce par l'intermédiaire de corps institutionnalisés, composés d'élites, représentatifs auprès des autorités détentrices du pouvoir de décision. La loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 20 mars 1962 prévoit la mise sur pied de pareilles structures ; ce sont notamment les commissions régionales et les commissions d'agglomération. En 1966, seule notre capitale Bruxelles possède sa commission d'agglomération. Il faut dire que ce problème n'est pas particulier à notre pays et tous ceux qui se préoccupent d'aménagement suivent avec intérêt les travaux et les combats que mène avec bonheur le ministre français de l'équipement, M. Pisani.

Au stade de la décision et du contrôle, et en utilisant tous les moyens disponibles, une large information de l'opinion publique s'impose donc, afin de « démystifier » l'urbanisme et lui retirer son caractère mystérieux et secret, tout en évitant de verser dans l'excès inverse comme certains, semble-t-il, s'y laissent prendre en faisant de l'information urbanistique au café du coin.

Beaucoup d'efforts sont donc faits ou à faire pour tenter de résoudre la crise que nous traversons et si les résultats sont pratiquement imperceptibles — il faut noter l'immobilisme mental des populations en matière d'aménagement quand il ne s'agit pas d'ignorance pure et simple, même parmi certains responsables à l'égard du phénomène urbain — l'urgence des palliatifs à cet état de choses n'en est que plus grande.

Voici donc quelques idées qu'il faudrait creuser :

- par des regroupements de communes, créer des supports administratifs et politiques locaux aptes à correspondre à des réalités économiques et géographiques actuelles ;
- comme cela existe dans les grandes villes étrangères, mettre sur pied au niveau de ces nouvelles entités de véritables ateliers d'urbanisme, largement pourvus d'hommes de qualité, de matériel et de moyens financiers.
- mettre sur pied un mécanisme d'information ayant un double objectif :
 - 1° informer, c'est-à-dire avertir, instruire ;
 - 2° entamer un dialogue, c'est-à-dire faire exprimer par des enquêtes la personnalisation des individus.

J'attire ici l'attention sur la différence essentielle qui existe entre l'information des élites et l'information de la masse. Contrairement à ce qui se fait aujourd'hui, la première doit toujours précéder la deuxième parce que c'est l'élite qui doit informer la masse et non les élus.

- établir un programme de recherches interdisciplinaires pures au niveau de l'Université et appliquées au niveau des ateliers d'urbanisme.

Mais l'urbanisme et l'aménagement du territoire seraient grandement facilités s'ils n'étaient obligés de respecter un régime foncier constituant à lui seul un véritable problème et dont l'opinion publique commence à prendre conscience par suite de la hausse anormale du prix des terrains. Selon un rapport de M. Houist, membre du Conseil Economique et Social de France, le prix des terrains augmente à Paris en moyenne de 25 à 30 % chaque année. Les gens croient aujourd'hui à la valeur du terrain, comme ils ont cru à celle de l'or, et j'imagine qu'un jour, peut-être bien proche, ils seront à nouveau obligés de déchanter, car on peut imaginer des constructions dont le but serait de multiplier en quelque sorte la surface du sol, ce qui, par la même occasion, en diviserait la valeur

(11) Xavier Arsène-Henry : « Une cité de demain », dans « Etudes » n° II, 1963.

par autant. De tels projets existent, sont parfaitement réalisables et les obstacles à leur réalisation s'usent et s'aplanissent au fil des jours.

Mais revenons-en à la hausse anormale du prix des terrains et tâchons de déterminer quelles sont les raisons qui motivent cette augmentation constante. J'en vois notamment de deux espèces :

- il y a d'abord les certitudes quant à l'avenir ; telle opération menée à tel endroit nécessitera encore d'autres équipements complémentaires. Un bel exemple nous est donné par l'implantation de la nouvelle Université au Sart Tilman.
- il y a ensuite ceux qui misent sur la destination future des terrains, ce qui conduit et aboutit à un climat de surenchère. Et le climat secret, dans lequel les travaux de recherche sont poursuivis, ne fait qu'augmenter la surenchère, alors qu'au départ, le secret qui entoure les études n'a d'autre but que d'éviter cette surenchère.

En fait, les dispositions actuelles ne paraissent pas être en mesure d'empêcher la hausse des terrains et le risque des plus-values foncières. Aussi de nombreuses formules sont-elles actuellement étudiées, proposées et même ailleurs expérimentées. Leur analyse a fait l'objet d'une journée d'études organisée par la Jeune Chambre Economique de Liège à la Société d'Etudes et d'Expansion. La publication qui en résulte et qui sortira de presse bientôt apportera sans nul doute un document positif et peut-être des solutions qui permettraient de mener les études et de réaliser les plans globaux au grand jour.

Rechercher les moyens de satisfaire l'homme complètement : tel devrait être le sujet d'une thèse à laquelle chaque spécialiste apporterait sa contribution, car il est bien évident que le développement intellectuel et spirituel d'un individu a autant d'importance que son développement physique. L'étude devrait non seulement considérer le bien de l'homme en tant qu'individu isolé, mais aussi en tant qu'individu faisant partie d'un groupe. Il est regrettable à ce point de vue que les réalisations urbanistiques d'après la seconde guerre mondiale n'aient pas permis à des chercheurs de dégager avec certitude quelques principes nécessaires ou indispensables à la construction de la cité de l'an 2000. Faute d'expérience valable, nous sommes obligés, soit de faire des propositions de villes

nouvelles en imaginant un mode de vie pour nos descendants, avec tous les risques que cette manière de faire comporte, soit de mener des études en profondeur avec l'aide de sociologues, de psychologues, d'économistes pour tenter de mieux imaginer ce mode de vie futur. Il n'y a pas d'autre alternative et, actuellement, nous sommes obligés malheureusement, d'attendre que l'environnement se dégage et se précise, pour mettre en place les projets que nous avons dans nos cartons.

En terminant cet exposé, je voudrais dire, combien pour ma part, je suis heureux de pouvoir, tout en travaillant au sein de l'Université de Liège et de son environnement, rendre service par mes recherches ou par mes contacts. Je voudrais, en outre, souligner ma conviction, exprimée dans tout ce que je viens de dire, que le choix de l'avenir des villes ne peut être un choix purement économique, associé à un fonctionnalisme de la pure rentabilité. Si nous voulons faire de l'urbanisme une véritable science de l'homme — de l'homme urbain — et contribuer à l'avènement d'un monde meilleur, il faut partir d'une analyse sérieuse des exigences de l'homme dans une société de plus en plus marquée par le progrès des sciences et des techniques. Mieux connaître l'homme, savoir où il va pour imaginer ce qui lui sera nécessaire, tel est le point de départ d'un véritable urbanisme. Faire la part de l'humanisme n'est pas une concession à des valeurs gratuites de la culture éternelle, c'est une exigence scientifique, plus scientifique que celle qu'implique l'asservissement de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire à l'avenir de l'automobile ou de toute autre mécanique.

C'est donc avant tout le choix d'une ou plusieurs conceptions de l'homme qui doit être à la base de nos projets. Je pense, quant à moi, que l'homme auquel nous aboutirons entraînera une révision de nos politiques économiques, de même qu'il appellera une politique rénovée. Faut-il ajouter qu'une telle entreprise ne peut être viable si toute la responsabilité de définir les objectifs est abandonnée aux mains de quelques technocrates ? Les problèmes de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire ne peuvent être résolus qu'avec la participation consciente et volontaire de tous. C'est à cette condition que les villes, berceau de toute civilisation, ne seront pas finalement leur tombeau.