

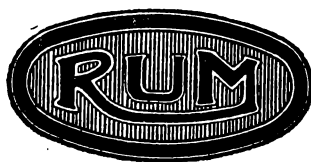
L'URBANISME INDUSTRIEL

PAR

F. CAMPUS

Professeur à l'Université de Liège

Extrait de la *Revue Universelle des Mines*
(9^e Série, tome III, n^o 8 — 1947)



LIÈGE

H. VAILLANT-CARMANNE, S. A., IMP. DE L'ACADÉMIE, 4, PLACE ST-MICHEL, 4

1947

L'URBANISME INDUSTRIEL

par F. CAMPUS

Professeur à l'Université de Liège

Résumé. — *L'urbanisme industriel est complexe comme l'urbanisme général. Ses principaux aspects concernent l'aménagement des agglomérations industrielles, les voies de communications pour le transport du personnel et des produits, le zonage destiné à disposer les quartiers industriels et résidentiels de la manière la plus avantageuse aux points de vue hygiénique, social et économique, la réservation de terrains pour le développement industriel, le remembrement de régions d'ancienne industrie, etc. Des industries nouvelles ont créé parfois des cités modèles, mais ce sont des cas particuliers. Le logement du personnel de l'industrie présente des rapports très variables avec l'urbanisme industriel. Par contre, l'urbanisme industriel est un aspect de l'organisation des usines, dont les facteurs esthétiques et sociaux sont inséparables. L'urbanisme industriel étant nécessairement réalisateur, conduit à des investissements qui ne sont possibles qu'à la faveur de la prospérité industrielle. Il dépend essentiellement de l'activité de l'ingénieur.*

Nous avons établi précédemment dans cette revue ⁽¹⁾ que l'urbanisme contemporain est une nécessité née de la révolution industrielle, prélude de l'ère scientifique dans laquelle entre l'humanité.

Dans notre rapport au Congrès du Centenaire de l'A. I. Lg ⁽²⁾, nous avons montré comment cette

⁽¹⁾ L'urbanisme envisagé du point de vue de l'ingénieur, *R. U. M.*, n° 2, 1947.

⁽²⁾ Le rôle de l'ingénieur dans l'urbanisme (à paraître).

nécessité est résultée des conséquences de toutes natures d'un siècle de travail de l'ingénieur moderne, conséquences qui ne cesseront de s'amplifier, quoi que l'on puisse en penser, et qui ne cesseront d'accroître les besoins de la vie collective par rapport à ceux de la vie individuelle. Il est curieux que les droits de l'homme ou de l'individu, si l'on préfère, aient été énoncés formellement à l'aube même de la révolution industrielle, c'est-à-dire de la vie collective et que leur expression caractérise peut-être plus la fin d'un régime que le début d'une ère nouvelle.

L'établissement progressif de l'ère scientifique a provoqué le conflit de la collectivité et de l'individu, dont la solution ne peut résulter que d'un *modus vivendi*, d'une organisation.

La liberté, source de toute vie individuelle et sa force irrépessible, subsistera à la faveur de l'aménagement des libertés, dont les limites sont précisées, pour chaque individu comme pour les collectivités, le respect de la liberté des autres, cette « liberté véritable, celle-là qui ne reconnaît point de liberté contre elle » ⁽³⁾. L'urbanisme fait partie de ce *modus vivendi*, de cette organisation. C'est là son but qui lui confère son caractère à la fois social et humain, mais son essence est scientifique et ses moyens sont rationnels, objectifs ⁽¹⁾ et dépendent surtout de l'activité de l'ingénieur ⁽²⁾.

⁽³⁾ A. France. *Vers les temps meilleurs*, t. I, p. 65. Edit. Ed. Pelletan. Paris, 1906.

L'urbanisme industriel est particulièrement une nécessité parce que l'industrie a provoqué, depuis un siècle, la formation de très grandes agglomérations urbaines, dont le développement et l'évolution, en dehors de toute organisation initiale, ont conduit actuellement dans bien des cas à des situations défavorables.

A l'origine, la localisation industrielle a été fonction surtout des gîtes de matières premières et il en sera nécessairement toujours ainsi pour les industries extractives.

Il existe donc un problème spécial d'urbanisme pour les grands bassins miniers, qui concerne principalement les terrains à usage industriel et les voies de communication ; à un moindre degré les terrains d'habitation, car les moyens de communication permettent à la fois les expéditions des produits et l'apport de main-d'œuvre extérieure. Ce problème concerne non seulement l'industrie, mais aussi les pouvoirs publics et il est tout indiqué de le confier à des instances mixtes, à l'exemple du « Siedlungsverband des Ruhrkohlengebietes » (Association pour l'aménagement du bassin minier de la Ruhr) qui fut créé dès 1920. Cette association avait principalement pour objet de préparer le développement progressif des voies de communication de toutes natures en rapport avec un programme systématique d'exploitation des ressources minérales du sous-sol, suivant lequel les sièges d'extraction devaient être déplacés progressivement du sud vers le nord du bassin dans le cours des temps.

Pour les industries de transformation, les progrès de la normalisation ont déjà contribué, de pair avec les facilités des communications et des distributions d'énergie, à répartir l'industrie sur de vastes territoires, par les usines spécialisées de préparation de pièces alimentant des usines d'assemblage.

Dans ce domaine, les agglomérations industrielles tendront donc à se morceler, à se diviser, plutôt qu'à continuer à se concentrer. Citons comme exemples : l'industrie liégeoise des armes de luxe, l'industrie horlogère suisse, qui ne comporte pas de véritable agglomération, et la fabrication des navires aux E. U. A. pendant la guerre, répartie sur tout le territoire.

On peut considérer que désormais, en raison de la facilité des communications et des distributions, le problème de l'urbanisme industriel se pose pour toute agglomération urbaine, même indépendamment de son importance démographique. Les industries les plus modernes, dans lesquelles le facteur main-d'œuvre l'emporte beaucoup sur le facteur matière, peuvent se développer en raison de circonstances particulières ou fortuites en des endroits que rien ne destine a priori au développement industriel, par exemple Eindhoven aux Pays-Bas.

L'urbanisme, en tant que cadastre préalable et réglementaire de tous les biens fonciers et immobiliers, subordonnera l'établissement et le développement de l'industrie à un strict zoning, à tous

les échelons : national, régional et local. C'est-à-dire qu'il confinerà l'industrie dans des zones réservées, choisies tant en raison des besoins et des intérêts de l'industrie que de la protection des quartiers résidentiels contre les effets perturbateurs de l'industrie : fumée, bruits, etc. Cette obligation doit avoir comme contrepartie que le quartier industriel procure aux établissements les meilleures conditions possibles, notamment au point de vue de la nature et de la topographie des terrains, des ressources d'eau, des distributions d'énergie et des communications de toutes natures, pour le transport du personnel autant que des produits.

Il est certain qu'à tous ces points de vue, les usines situées en pleine agglomération urbaine, comme il en existe encore dans d'anciennes régions d'industrie qui ont connu un développement rapide au cours du siècle dernier, se trouvent dans des conditions défavorables et qu'elles sont appelées à disparaître, selon un processus qui s'est déjà manifesté dans l'agglomération liégeoise, à la faveur de lotissements ou d'aliénations lucratives, qui fournissent éventuellement l'occasion d'améliorations urbaines intéressantes.

Cependant, des circonstances moins favorables peuvent donner lieu à un problème d'urbanisme général assez spécial, en rapport avec l'urbanisme industriel, et qui va de pair avec des questions politiques, économiques et sociales très délicates. C'est celui des agglomérations industrielles qui ont dépassé le maximum de leur activité, soit qu'il s'agisse d'un bassin minier dont les ressources minérales s'épuisent, soit que les effets de la dispersion industrielle dont il est question plus haut affectent des centres d'ancienne industrie. Il peut se produire dans ce cas des désaffectations de terrains industriels qui ne peuvent pas recevoir d'autres destinations, ou qui dépassent les besoins d'autres destinations ou qui restent à l'abandon, ce qui revient au même.

On a l'habitude de concevoir les plans d'aménagement dans le sens optimiste d'un progrès indéfini, notamment au point de vue des zones industrielles. Dans le cas envisagé en dernier lieu, il devrait s'agir au bout d'un certain temps d'une sorte de remembrement industriel, qui pourrait, en corrigeant certaines erreurs du passé, améliorer éventuellement les conditions d'urbanisme général et, le cas échéant, réserver à d'autres usages, notamment agricoles, d'anciens terrains industriels. On conçoit combien ces problèmes très spéciaux d'urbanisme sont en rapport avec de graves questions de politique générale, combien cependant des solutions intelligentes et pratiques sont de nature à produire d'heureux effets politiques. La plus mauvaise solution est en tous cas celle de l'abandon, par laquelle le pays se couvre de ruines, de taudis, de cimetières industriels. Elle produit un aspect sinistre qui ne peut que réagir défavorablement sur la population, engendrer le pessimisme et accélérer le mouvement de décadence. Au besoin, des mesures réglementaires devraient empêcher l'abandon pur et simple des

propriétés industrielles et éventuellement prévoir l'arasement sinon la mise en culture; en toute hypothèse empêcher la formation de ruines et d'accumulations de déchets industriels.

Beaucoup de personnes entendent par urbanisme industriel un aspect de la question qui est le moins général et qui n'existe pas toujours; c'est celui des rapports de l'industrie avec le logement de son personnel. Dans bien des cas, l'employé des usines se procure un logement comme n'importe quel autre citoyen, sans relation avec l'emploi. Là ne se pose aucun problème d'urbanisme industriel, le cas rentre dans l'urbanisme général.

En fait, cet aspect de l'urbanisme industriel est fonction de l'intérêt économique et social de l'industrie. Ceci est énoncé dans un sens entièrement objectif, sans égard aux tendances sentimentales que beaucoup affectent en matière d'urbanisme, qui n'ont rien à y voir et qui en sont le pire obstacle.

Le corollaire de notre définition de l'urbanisme, que l'on pourrait presque considérer comme une définition complémentaire, est qu'il entraîne la réglementation et le contrôle des investissements fonciers et immobiliers. Ce point est important parce qu'il attire opportunément l'attention sur les investissements, qui constituent la condition et la pierre d'achoppement de l'urbanisme pratique. L'urbanisme général se contente de l'établissement de plans, ce qui n'entraîne somme toute que des dépenses administratives, qui se fondent dans la masse des autres de même nature. On s'attend bien à ce que l'urbanisme industriel ne se borne pas à l'établissement de plans, mais consiste en réalisations, ce qui entraîne des investissements industriels. Indépendamment de tout régime politique, social et économique, indépendamment même de toute idéologie, des investissements d'urbanisme industriel de cette nature ne peuvent se comprendre que dans le cadre du programme général de gestion de l'industrie, dont la première raison d'être est de remplir sa mission. Dans n'importe quelles conditions, l'administration d'une usine qui compromettrait sa gestion par des investissements d'urbanisme purement sentimentaux et inconsidérés serait unanimement blâmée et démise de son office dans l'intérêt de l'usine. Les dépenses d'urbanisme grèvent nécessairement le prix de revient, qui constitue l'*ultima ratio*. Les réalisations urbanistiques industrielles réputées en matière de logement du personnel sont des exemples heureux de l'intérêt bien compris de l'industrie, qui inclut l'intérêt du personnel. Mais il n'y a pas de solution unique ni privilégiée. Il existe toute une gamme de solutions entre les extrêmes, qui sont en relations naturelles et raisonnables avec les circonstances industrielles.

Un des extrêmes est la nécessité dans laquelle peut se trouver l'industrie de pourvoir entièrement au logement de son personnel, de le créer de toutes pièces. Nous n'énumérerons ni les circonstances diverses, temporaires ou durables, qui peuvent créer ces conditions, non plus que les formes de réalisation, qui peuvent aller du camp indigène

à la cité-jardin; l'espace nous est trop mesuré à cet effet. Notons seulement que ces investissements font alors inéluctablement partie des frais d'établissement et constituent un élément primordial de la gestion. Au point de vue urbanisme, s'il s'agit de créer de toutes pièces un centre de résidence avec toutes ses annexes, en rapport avec le centre purement industriel et ses annexes, le problème relève des rudiments de l'aménagement urbain dans son cas théoriquement le plus simple. Leur application se fera d'une manière plus ou moins évoluée, selon le standard économique et social de la région, selon le caractère et les ressources de l'industrie. Dans les pays évolués, des nouvelles industries ont ainsi créé de toutes pièces des agglomérations résidentielles modèles et perfectionnées, qui témoignent d'une haute compréhension des intérêts de l'industrie autant que du personnel.

Dans un pareil cas, le régime foncier est le plus souvent et certes à l'origine celui de la propriété de l'industrie. La possibilité que la propriété passe progressivement au personnel n'est pas exclue, mais son intérêt est réduit par le fait que la résidence est généralement voisine de l'industrie même.

Des cas plus complexes sont ceux d'usines établies dans des régions urbaines dans lesquelles elles sont obligées de fixer un supplément de personnel, immigré par exemple, ou bien d'industries qui éprouvent un intérêt à pratiquer une politique de logement en faveur du personnel. Tout d'abord, ces investissements seront subordonnés aux règles de l'urbanisme général. Au point de vue foncier, les conditions peuvent être très diverses: propriété de l'industrie, passage progressif en propriété à l'employé, propriété initiale de l'employé avec assistance financière et technique de l'industrie, etc. Au point de vue de l'économie et de la qualité technique, il y aura toujours intérêt à grouper les logements nouveaux en entreprises assez vastes, ce qui implique généralement une situation pas trop éloignée de l'usine, encore qu'elle ne soit pas nécessairement dans son voisinage immédiat. En toutes circonstances et notamment dans ces dernières, du moins dans les pays évolués, il est certes préférable de laisser au personnel l'impression qu'il est dans sa résidence assez indépendant de l'usine. De là l'utilité d'une architecture pas trop monotone, d'un aménagement aéré et plaisant, de commodités pratiques et à la mesure du personnel, dans un sens d'élévation raisonnable cependant.

Une formule certes très recommandable est de laisser le personnel apporter sa propre contribution à l'organisation de l'entreprise de construction, par la formation de sociétés d'habitations à bon marché, qui peuvent bénéficier non seulement de l'assistance technique et financière de l'industrié, mais éventuellement aussi de celle des pouvoirs publics. Bref, il s'agit de cas d'espèces et de nombreuses variantes sont possibles, avec le résultat final de créer des conditions de logement favorables à une partie laborieuse et intéressante de la population, dans le cadre d'un aménagement urbain bien

ordonné. Cette activité peut avoir en outre le mérite d'être éducative, c'est-à-dire exemplaire pour le restant de la population ; elle concilie le principe d'organisation avec le respect de la liberté.

Cette dernière est naturellement assurée au maximum par la liberté de résidence du personnel, qui peut être assez éloignée du lieu de travail. L'urbanisme industriel de logement s'évanouit dans ce cas. Une éventuelle assistance financière, plus difficilement technique, au personnel, en vue de construction ou d'acquisition de logements, relève de la prévoyance, non de l'urbanisme industriel. L'employé qui se trouve dans ces conditions de liberté de résidence entre dans le cadre de l'urbanisme général. La résidence libre généralisée du personnel pose toutefois des problèmes de transports collectifs qui sont parmi les grands facteurs déterminants de l'urbanisme.

Existe-t-il une question d'urbanisme industriel dans l'aménagement même des usines ? Peut-être n'est-ce là qu'une question de mots. On admet généralement qu'une usine ne peut consister en bâtiments édifiés au hasard, mais bien dans un certain ordre imposé par un plan d'exploitation technique. En ce sens, l'aménagement des usines peut être généralement considéré comme une préfiguration de l'urbanisme planifié contemporain ou encore comme une de ses manifestations les plus typiques, parce que son déterminisme est plus catégorique, certes moins imprécis que celui de l'urbanisme général.

A ce sujet, on pourra déceler à nouveau une tendance à comprendre l'urbanisme industriel d'un point de vue plus particulier d'esthétique ou encore de prévoyance sociale. Cela est autre chose que de l'urbanisme, mais il n'y a pas d'incompatibilité et il est certes permis de souhaiter que l'urbanisation des usines tienne raisonnablement compte de ces facteurs. Mais plus certainement encore que

des villes, on peut affirmer qu'une usine peut être parfaitement urbanisée, c'est-à-dire parfaitement adaptée à son plan d'exploitation, sans répondre pour cela à des préoccupations esthétiques et à des préoccupations sociales allant au delà de ce que la loi impose. Par contre, il pourrait exister des usines à prétentions esthétiques et à grand luxe d'institutions sociales, mais imparfaitement organisées, ce qui serait fâcheux. Car l'aménagement défectueux ne pourrait que grever la gestion, laissant d'autant moins de disponible pour l'esthétique et les organisations sociales, que l'on entend généralement ne pas être gratuites. De telle sorte qu'en fin de compte, ce sont les industries les mieux urbanisées et les mieux gérées qui, sous une administration intelligente et progressive, sont le mieux à même de pouvoir consacrer des moyens à l'esthétique, c'est-à-dire à l'agrément et au confort du personnel dans l'exercice de son travail, et aux institutions sociales. Ce qui doit, logiquement, on peut même dire équitablement, avoir une contrepartie active dans les services rendus par le personnel, facteur favorable à la gestion et susceptible de maintenir, sinon de renforcer cette situation avantageuse pour tous. Qui ne voit que cet état presque idéal dépendra en grande partie de l'activité de l'ingénieur, agent principal de l'aménagement et de la gestion des usines, qui en dépit des critiques injustes d'inhumanité dont il est parfois l'objet, constitue finalement une des bases de la prospérité ou même de la simple possibilité de vivre d'un pays.

En ce sens, sans déclamations, presque sans le savoir, l'ingénieur est au service de l'homme et si certains voient dans l'urbanisme la clef du progrès social, ce n'est certes pas sans le secours de l'ingénieur qu'elle ouvrira la porte de l'Eden, car il n'y aura pas d'urbanisme pratique et pas d'urbanisme industriel sans prospérité.