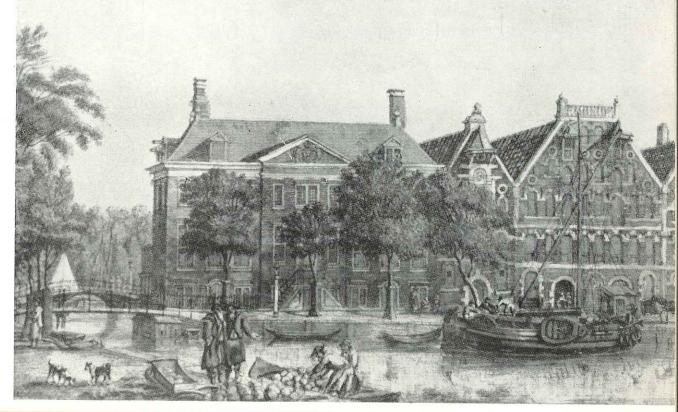
A.I.U. I.S.P. I.G.P.



REVUE

REVUE DE LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES URBANISTES



AMSTERDAM

FONDATION DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES URBANISTES



REVUE DE LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES URBANISTES

Revue S.F.U. • Administration - Rédaction : 10, rue Saint-Ferdinand, Paris (17e) - GAL 09-54 • C.C.P. Paris 71-4950 • Prix de vente du numéro : 3 F. Abonnement annuel : 10 F • Publication trimestrielle.

Comité de rédaction : Eugène Beaudouin • Pierre Bourget • Jacques-Henri Calsat • Raymond Gervaise • Jean Gohier • Robert Joly • Roger Lamoise • Roger Le Caisne • Claude Leloup • René Magnan • Gérard Perpère • François Prieur • Maurice-François Rouge • Georges Sacquin • Jacques Sarrabezolles • Ionel Schein • Michel Steinebach • Lanfranco Virgili • Conseil graphique : Daniel Bossert.

sommaire

2 Discours du Président. 7 Acte de fondation. Code d'Honneur. 8 9 Statuts de l'A.I.U. 10 La vocation de l'Urbanisme et la vocation de l'Urbaniste. 12 Comment apprendre l'Urbanisme. 13 Aperçu des critères de qualification des Urbanistes dans quelques pays. 15 Condensé des conférences du 23 janvier 1965

Page de couverture : Hôtel de l'Académie d'Architecture d'Amsterdam, d'après une gravure de la « Oude Zijds Huiszittenhuis », par J. de Beyer en 1759.

à Amsterdam et du 5 avril 1965 à Paris.

discours de fondation de l'A.I.U

par S.J. Van Embden

Mes chers confrères,

Maintenant que la fondation officielle de notre Association est devenue un fait, je veux commencer par exprimer le vœu que les sentiments d'amitié qui se sont développés parmi nous au cours de la dernière décade, n'auront pas à souffrir de la structure plus formelle que nous avons cru devoir adopter.

Je vous rappelle que notre Association est née d'un cercle de confrères, d'amis dirais-je, qui s'était formé au sein de la Fédération Internationale pour l'Habitation, l'Urbanisme et l'Aménagement des Territoires.

On pourrait se demander pour quelle raison nous nous sommes décidés à substituer à notre cercle amical, une formation plus large, plus ouverte.

A celà il faut répondre que pendant nos rencontres et durant nos discussions nous nous sommes reconnus des soucis communs, des besoins communs, des tâches communes, des responsabilités communes.

Oui, surtout :

UNE RESPONSABILITÉ PROFESSIONNELLE COMMUNE,

et qui concerne tous nos collègues, tous les urbanistes créateurs.

Et dès que nous observerons de près cette responsabilité professionnelle nous la reconnaîtrons énorme, voir écrasante.

A l'époque où nous vivons, dans un temps qui se plaît à une certaine dégradation de l'image de l'Homme il peut être utile de rappeler que :

- tandis que tous les êtres vivants contribuent aux changements continuels de l'image qu'offre la surface de la terre,
- tandis que des multitudes innombrables parmi ces êtres vivants produisent ces changements en bâtissant leurs propres demeures,
- tandis qu'un grand nombre parmi ces êtres vivants construisent ces demeures en structures cohérantes, pourtant c'est le genre humain, et lui seul qui détermine la forme de ses structures

EN LIBERTÉ.

La forme des créations communes des guêpes, des abeilles, des fourmis, des castors, des corrailliaires, touche au sublime, mais elle est rigoureusement déterminée.

Leurs auteurs n'ont jamais connu de choix, n'ont jamais œuvré en liberté.

Cette liberté, nous la connaissons, et nous seule la connaissons, liberté qui nous permet parfois de nous rapprocher de la perfection, liberté aussi et surtout de commettre des erreurs.

QUI DIT LIBERTÉ DIT RESPONSABILITÉ.

A l'époque où la vie de l'homme était plus près du naturel, et dans les régions où elle l'est encore, cette liberté était relativement limitée, mais elle avait des chances de mener au sublime : les grands monuments historiques de l'architecture et de l'urbanisme l'affirment.

Plus nous nous éloignons du naturel, plus notre liberté risque de devenir une liberté de commettre des erreurs.

Dans cette partie du monde le siècle dernier nous a amené la révolution technique, avec tout ce que ce mot implique en industrialisation, en explosions démographiques, en possibilités matérielles.

Cette révolution a infiniment accéléré notre libération des contraintes imposées par la nature et nous a poussé sur la voie d'une vie de plus en plus artificielle.

Au début de cette voie notre liberté s'est presque totalement réduite en liberté de commettre des erreurs.

Dans notre profession le XIX^e siècle tout particulièrement a amené la débâcle, une débâcle dont nous ne nous rétablissons que lentement.

Cette débâcle a été suivie d'une réaction, on pourrait dire : de la résurrection de l'urbanisme et de l'apparition de l'urbaniste comme un nouveau genre de professionnel.

Dans cette partie du monde il nous a fallu a peu près 60 à 80 ans d'apprentissage, période pendant laquelle un progrès énorme est à noter.

Mais, à part quelques réalisations vraiment remarquables et admirables nous sommes forcés de reconnaître qu'en général l'urbanisme actuel n'a atteint rien de plus que le même niveau de perfection formelle des autres activités créatrices; c'est-à-dire que nous n'avons fait que combler un retard énorme.

Et c'est déjà beaucoup.

Mais pour l'avenir un effort immense nous attend encore : rester au pas avec les développements à venir, récemment encore inconcevables mais qui s'annoncent déjà dans les domaines de la technique, du culturel et du social, rester au pas avec les révolutions spirituelles et artistiques qui sont droit devant nous et qui se dérouleront dans un rythme accéléré. Ceci nous imposera un effort vraiment inouï et justifierait en soi de parler d'une « responsabilité énorme ».

Mais il y a plus.

Cette responsabilité nous paraîtra encore beaucoup plus lourde dès que nous penserons au devoir de réparer les dégâts inestimables issus des erreurs commises aux débuts de la révolution industrielle. Pensons à la reconstruction de nos vieilles cités aux renouvellements urgents des grandes extensions de nos villes devenues complètement inhabitables et datant de l'époque des premières expansions industrielles, ces quartiers, qui sont des affronts pour le genre humain, constructeur de ses propres demeures.

Mais tout cela n'est encore rien dès que nous envisageons les régions en voie de développement. Ces régions où, il y a peu de temps encore, la liberté de l'Homme se démontrait comme une liberté de toucher vraiment au sublime, cette beauté sublime propre à un genre de vie naturelle, fondée sur des vieilles traditions.

Au milieu de ces mondes en harmonie s'est déclenché une révolution dont les germes ont été apportés par nous. Une révolution pareille à celle que nous venons de surmonter.

Cela nous a pris un siècle de lutte. Mais aux peuples en voie de développement il ne sera accordé que quelques décades pour obtenir le même résultat.

Là-bas notre responsabilité s'accroît jusqu'au gigantisme.

Il faut avouer cependant que les premières réalisations dans ce domaine ne donnent encore lieu à aucun optimisme. A part quelques efforts admirables, il n'y a que le chaos qui se répand, un chaos qui pour les générations à venir ne témoignera que de l'impuissance de notre génération à donner forme aux possibilités techniques et matérielles qui sont déjà disponibles pour créer un monde vivable. Impuissance désespérante et même coupable : là-bas se préparent les développements qui seront décisifs pour la survie du monde entier.

Mais nous n'avons toujours pas touché les limites de notre champs de travail et de notre responsabilité, responsabilité pour la forme de notre demeure collective.

Dans le passé cette responsabilité s'est limitée surtout à la forme de la ville; nous parlons d'« urbanisme », de « townplanning », de « Städtebau ». Mais aujourd'hui cette « ville », comme lieu restreint et muré, comme entité discrète bien définie au milieu d'un espace indéterminé n'existe plus. La « ville » comme la demeure humaine consciemment formée couvrira toute la terre; l'espace non-urbanisé va disparaître. Et avec cela le devoir de donner forme va s'appliquer sur toute la surface terrestre; nulle part il n'y aura plus place pour un urbanisme spontané, animal, végétal, comme jadis dans la campagne.

Cela veut dire qu'au sens quantitatif aussi notre tâche va s'élargir à perte de vue.

En face de tout cela et voyant en même temps le nombre restreint des membres de notre petite compagnie, la question surgit : d'où nous vient le courage d'adopter une telle responsabilité, même si nous nous rendons compte de la possibilité de partager cette responsabilité avec les représentants de beaucoup d'autres disciplines.

A cette question il faut répondre tout simplement :

QUE LE TRAVAIL DOIT ÊTRE FAIT

C'est pour cela

QUE NOUS N'AVONS PAS LE COURAGE DE REFUSER CETTE RESPONSABILITÉ.

Maintenant il est clair que devant cette tâche et devant cette responsabilité nous sommes tenus à fortifier notre position; qu'il est indiqué d'attirer tous les collègues, de tous les pays, de les inviter à coopérer avec nous, à discuter nos problèmes, à nous joindre pour nous conseiller dans notre tâche.

Il nous faut construire une demeure pour notre profession, une demeure pour tous nos confrères d'aujourd'hui, mais surtout pour nos confrères de demain, nos successeurs. Une demeure où l'on oubliera les oppositions nationales et raciales qui se sont prouvées si néfastes.

Mais qui sont nos confrères?

Sont-ce tous ceux qui par leur vie et leur travail déterminent, consciemment ou inconsciemment, l'image de cette terre ?

Ils seraient toute l'humanité; il faudra nous limiter.

Limitons-nous d'abord à ceux dont le travail professionnel influence le visage de la terre, et qui en sont conscients.

Mais leur nombre serait encore trop grand : dans ce nombre on compterait également les penseurs, les organisateurs de notre société, les philosophes, les hommes d'état, les politiciens, les gouvernements, les sociologues, les politiciens, les gouvernements, les sociologues, les statisticiens, les économistes et tant d'autres encore.

NOUS AVONS BESOIN D'EUX.

Ce sont justement leurs idées, leurs indications, leurs programmes, auxquelles nous devons donner UNE FORME SPATIALE ET MATÉRIELLE.

Voilà notre premier critère :

LA DÉTERMINATION DE LA FORME.

Voilà notre tâche spécifique :

L'IDÉE TRANSPOSÉE DANS LA MATIÈRE.

Mais il y a encore une seconde limitation qui s'impose : car pour nous l'idée à matérialiser c'est l'idée de la société, l'idée du vivre-ensemble. Cette limitation qui s'adresse à notre groupement, ou mieux cette délimitation concerne les terrains des compositeurs des éléments constituants de nos œuvres.

Nous composons des structures, dans lesquelles les œuvres des architectes, des ingénieurs et de tant d'autres pourront trouver leur place. Avec eux également il nous faut des relations intimes, CAR D'EUX ÉGALEMENT NOUS AVONS BESOIN. Il nous faut leur compréhension pour nos intentions, leur bonne volonté pour les réaliser. Mais je crois qu'il nous est permis de rappeler à tous ces autres qu'ils ont également besoin de nous. Les théoriciens, les organisateurs, les investigateurs, les programmateurs, et surtout les gouvernements, ont besoin de notre travail afin que leurs idées se réalisent dans une synthèse matérielle. Les architectes et les techniciens ont besoin de notre travail afin que leurs œuvres puissent se ranger, trouver leur place, dans un contexte plein de sens.

Il faut coopérer avec tous ceux dont le travail doit précéder le nôtre, dont le travail en est la base, mais il faut aussi coopérer avec tous ceux dont le travail se basera sur le nôtre.



Groupe des Fondateurs entourant leur 1er Président J. Van Emden dans le Patio de l'Académie d'Architecture d'Amsterdam

Mais cela ne va pas jusqu'à dire que tous ceux qui travaillent dans un de ces trois stades,

- le stade de la préparation,
- le stade de la composition spatiale, c'est-à-dire de la composition urbanistique,
- le stade de la réalisation matérielle, devraient se réunir tout simplement dans un groupement homogène.

Une certaine différenciation reste nécessaire; et une différenciation bien ordonnée demande que les « urbanistes créateurs » se réunissent dans leur propre cercle déterminé par des critères bien définis.

Quels sont ces critères?

Un bon travail exige deux choses :

CONNAISSANCE DE SON MÉTIER, INTÉGRITÉ PROFESSIONNELLE.

Cela veut dire que pour être admis comme membre de ce cercle, certaines exigences minimales seront requises : exigences de formation professionnelle, exigences de qualification, exigences de qualité en général. Cela pour la maîtrise

du métier. Exiger un haut niveau d'intégrité implique l'instauration de certaines règles pour l'exercice honorable et honnête du métier, pour la création de relations mutuelles décentes et pour la création de relations également honorables et honnêtes avec nos clients, avec nos collaborateurs et avec tous ceux que nous rencontrerons dans notre domaine professionnel.

Tout cela est parfaitement normal et les organisations nationales existantes l'ont reconnu depuis longtemps. Elles connaissent :

DES CRITÈRES D'ADMISSION POUR LES MEMBRES,

et elles connaissent

UN CODE D'HONNEUR.

Il est évident que se sont justement ces deux attributs caractéristiques qui demandent à notre groupement une certaine mesure d'autonomie et de responsabilité.

Définir les critères pour l'admission des membres et la manipulation de ces critères forment des problèmes très délicats : nous inviterons quelques collègues distingués parmi nous à élaborer des propositions pour ces règles et pour l'instauration d'un organe qui veillera au niveau professionnel en général. Pour les pays où il existe cependant déjà une organisation nationale professionnelle, comme par exemple la France et les Pays-Bas, et qui ont des critères bien définis pour l'admission de leurs membres, la question peut être résolue très simplement : tous les confrères qui ont passé l'examen de cette organisation pourront probablement être admis comme membres de l'Association Internationale.

Une proposition pour un Code d'Honneur a déjà été élaborée. Je vous lirai ce code.

Mais avant d'y procéder je veux encore dire quelques mots sur les relations que nous aimerions entretenir avec les représentants des autres disciplines nous intéressant.

Il va sans dire que nous devons coopérer avec eux, et pour cela il serait peut-être préférable de ne pas faire état d'une demeure que nous voulons bâtir, mais plus modestement de quelques chambres dont nous disposerions parmi toutes les autres pièces d'une maison. Et dans les couloirs de cette maison, nous rencontrerions et discuterions avec les représentants des différentes disciplines.

Vous n'êtes pas sans ignorer combien nous avions espéré trouver refuge dans cette maison déjà existante : j'ai nommé celle de notre Fédération Internationale pour l'Habitation, l'Urbanisme et l'Aménagement des Territoires.

Hélas, jusqu'à présent aucune solution satisfaisante n'est encore intervenue.

C'est pour cela que nous sommes bien aise de savoir parmi nous un représentant de la Fédération, et nous pouvons l'assurer que nous sommes toujours prêts à nous établir dans les pièces que l'on pourrait mettre à notre disposition, voir même dans une dépendance de la cour, si je puis me permettre cette image.

Ce représentant n'ignore pas que nos statuts, de même que les autres documents que nous avions préparés à cette intention, permettraient cette intégration sans la moindre difficulté. Nous regrettons cependant avoir dû rayer certains passages, assurant des liens très étroits entre la Fédération et nous, faute d'accord préliminaire. Nous avons dû rayer ces passages de la version actuelle de nos statuts, mais il vous faut savoir que le Secrétaire et le Président de notre Association ont reçu l'autorisation formelle pour transformer les phrases dès qu'un accord serait obtenu.

Et l'Assemblée Générale a exprimé clairement le vœu que cet accord se réalise.

Il nous faudra également bien soigner nos liens avec les architectes qui, dans leur grande majorité ne sont pas membres de la Fédération. Sur le plan International cela signifit qu'il nous faudra établir de bonnes relations avec l'Union Internationale des Architectes. Ici certaines difficultés nous attendent encore : il y a beaucoup d'architectes qui ne considèrent l'urbanisme que comme une spécialisation de leur profession. Il est vrai que l'urbanisme moderne est venu de l'architecture, que dans beaucoup de pays les premiers urbanistes étaient des architectes, que beaucoup de nos membres encore — et parmi eux moi-même — sont en même temps aussi bien architecte qu'urbaniste, que dans beaucoup de pays la formation de l'urbaniste est intimement liée à la formation architecturale, mais il est vrai aussi que dans beaucoup d'autres pays ces rapports ne sont pas considérés comme tellement évidents, et il est également vrai que les chemins des architectes et des urbanistes — et surtout des planificateurs — ne sont plus les mêmes. Nous serons heureux de conférer avec nos amis les architectes sur le plan international et d'établir des liens bien cordiaux avec l'U.I.A., où nous avons beaucoup d'amis. Je suis sûr qu'il nous sera possible de collaborer dans une entente totale car le but que nous poursuivons est le même.

Et maintenant, pour terminer je veux vous lire notre Code d'Honneur et j'invite les membres présents à parapher ce Code en signe d'acceptation.

ACTE DE FONDATION

Réunis à Amsterdam, le 23 janvier 1965 les groupes d'urbanistes de divers pays, ci-après désignés, fondent par le présent acte, l'Association Internationale des Urbanistes. (International Society of City and Regional Planners; Internationale Gesellschaft der stadtund Regionalplaner).

Cette association groupant les Urbanistes de métier sera régie par les statuts aujourd'hui adoptés et annexés à l'acte de fondation.

L'Association entend poursuivre au sein de la Fédération Internationale pour l'Habitation, l'Urbanisme et l'Aménagement des Territoires, l'action précédement conduite comme Comité Permanent des Urbanistes professionnels de cette fédération. L'Association entend également entretenir une étroite collaboration avec toutes organisations internationales et nationales poursuivant des buts similaires.

Sont élus pour la première fois comme membres de bureau de

Président	Prof. Ir. S. J. van Embden	Delft
Vice-président	Jiri Hruza	Prague
Vice-président	Prof. Robert Grieve	Edimbourg
Vice-président	Roger Lamoise	Paris
Secrétaire-trésorier	Herman W. Herwig	Delft
Membres	Dr. Ing. A. Aravantinos Prof. M. L. da Costa Lobo Prof. Hebebrand Edgard Klutz	Athènes Lisbonne Hambourg

Délégation est donnée au Président Van Embden et au Secrétairetrésorier Herwig, habitant tous deux à Delft, pour effectuer les démarches permettant à l'association d'obtenir la personnalité civile conforme à la législation nationale des Pays-Bas, avec faculté pour eux, conjointement ou séparément, d'apporter les modifications de forme qui seraient exigées par la loi.

Ce texte de l'acte de fondation sera annexé au procès-verbal de l'Assemblée de Fondation.

De ondergetekenden, stedebouwkundigen uit verschillende landen, in vergadering bijeen te Amsterdam op 23 januari 1965 besluiten tot oprichting van de "INTERNATIONAL SOCIETY OF CITY AND REGIONAL PLANNERS" "ASSOCIATION INTERNATIONALE DES URBANISTES" "INTERNATIONALE GESELLSCHAFT DER STADT- UND REGIONALPLANER"

een internationale vakorganisatie van stedebouwkundige ontwerpers onder gelijktijdige vaststelling van de hierbij gevoegde, mede door hen gewaarmerkte statuten.

De vereniging wenst voort te werken als Standing Committee of Professional Planners van de Internatiobal Federation for Housing and Planning. De vereniging streeft bovendien naar samenwerking met alle andere nationale en internationale organisaties die hetzelfde doel nastreven.

Prof. M. L. osta dob

Prof. M. osta dob

Prof. M

en zij besluiten tot het aanvragen van de Nederlandse Koninklijke goedkeuring van de statuten teneinde daarder de erkenning van de vereniging als rechtspersoon te verkrijgen; voorts machtigen zij de president prof.ir S.J. van Embden en de secretaris-generaal H. W. Herwig , beiden wonende te Delft, zo gezamenlijk als iederafzonderlijk tot het verrichten van de voor de verkrijging van de Koninklijke goedkeuring nodige handelingen, het tekenen van de daarvoor vereiste stukken, alsmede het aanbrengen in de statuten van die veranderingen, welke in verband met de gevraagde Koninklijke goedkeuring door het Departement van Justitie van het Koninkrijk der Nederlanden mochten worden verlangd.

Deze verklaring zal volledig in de notulen van de richtingsvergadering worden opgenomen.

Ham - Beese RVACTO DIAS



4

1 L'Urbaniste peut recevoir une mission, soit de pouvoirs publics, soit de collectivités, soit de particuliers, qui seront tous désignés ci-après sous le terme de « clients ».

Les relations entre l'Urbaniste et chacun de ses « clients » sont définies par un contrat, qui fixe notamment le caractère de la mission, le territoire auquel elle s'applique, le montant de ses honoraires, et éventuellement de certains frais prévus et dûment justifiés.

- Quelle que soit la personnalité de son client (personne morale ou physique, publique ou privée), l'Urbaniste devra toujours se considérer, dans l'accomplissement de sa mission, comme responsable de l'intérêt général des populations qui peuvent subir les conséquences de ses projets, même à l'extérieur du territoire considéré. Il devra, en particulier, éclairer son client sur les conséquences prévisibles des mesures qu'il préconise.
- Si l'urbaniste se voit proposer une mission nouvelle dont le territoire recouvre tout ou partie de celui d'une mission dont il est déjà chargé, il devra, avant de l'accepter, prévenir les deux clients intéressés et obtenir leur accord sur cette situation particulière.
- L'Urbaniste ayant des intérêts personnels ou pécuniaires susceptibles d'influencer sa position dans la mission qui lui est confiée, est tenu d'en informer immédiatement son client, et s'il le juge utile, de demander la résiliation de son contrat. D'une façon plus générale, il ne devra jamais accepter de se trouver dans une situation telle que sa liberté de jugement risque d'être compromise.
- L'Urbaniste doit décliner toute mission dont le caractère ou l'importance lui semble dépasser sa compétence ou ses moyens de travail. Il doit décliner de même toute mission pour laquelle il juge insuffisants les éléments d'information qui lui sont communiqués ou les moyens mis à sa disposition pour se les procurer.

Dans le cas où les renseignements mis à sa disposition lui apparaîtraient manifestement erronés, il devra le signaler à son client et demander éventuellement la résiliation de son contrat.

- 6 L'Urbaniste refusera toute espèce de compensation destinée à remplacer une rétribution contractuelle normale.
- L'Urbaniste ne pourra faire d'offres de service à un client éventuel dont il sait qu'il est en pourparlers, ou a conclu un accord, avec un autre urbaniste.

S'il reçoit l'offre de poursuivre ou de reprendre une mission préalablement confiée à un autre urbaniste, il ne pourra pas accepter cette offre avant d'avoir pris contact avec son confrère, et s'être assuré que les rapports entre ce dernier et le client ne s'opposent pas, sur le plan de la confraternité, à ce qu'il prenne la responsabilité de cette mission. Toute contestation sera soumise à l'arbitrage de la Société nationale représentative de l'A.I.U. (S.F.U.).

- L'Urbaniste ne pourra faire d'insertion ou de publicité en vue d'augmenter le nombre ou l'importance de ces contrats.
- L'Urbaniste qui, en raison de prescriptions le concernant personnellement ou compte tenu d'autres dispositions, se trouverait empêché d'accepter une mission particulière ou d'un domaine spécial, ne pourrait invoquer ce fait pour percevoir une indemnité quelconque.
- L'Urbaniste agissant en qualité d'employeur d'autres urbanistes devra, dans la mesure où cela est compatible avec les responsabilités qu'il assume, faciliter à ces employés l'accès à des missions qui leur permettent de donner la pleine mesure de leurs possibilités.

En qualité d'employeur de techniciens-urbanistes, il devra faciliter leur formation générale qui pourra, par la suite, leur permettre une promotion au titre d'Urbaniste.

- L'Urbaniste, ou le technicien-urbaniste, au service d'un Urbaniste, est tenu de veiller aux intérêts justifiés de son employeur. Il devra immédiatement avertir ce dernier de commandes qu'il aurait obtenues par ailleurs à titre personnel.
- L'Urbaniste est tenu au secret professionnel dans l'exercice de sa mission. Il lui appartient de veiller à ce que ses employés, dans la mesure où ils participent à cette mission, la respectent également.

A.I.U. I.S.P. I.G.P.

STATUTS

DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES URBANISTES

Premier article. NOM

ET SIÈGE

L'an mil neuf cent soixante cinq, le vingt-trois janvier s'est constituée « l'Association Internationale des Urbanistes », en vue de grouper les professionnels de tous pays dans cette discipline — désignée dans les statuts ci-après sous le nom de « l'Association ».

Le siège social de l'Association est à Delft (Pays-Bas).

La durée prévue de l'Association est de vingt-neuf ans.

2° article. LES BUTS

DE L'ASSOCIATION

Les Buts de l'Association sont : — servir les objectifs et le développement de l'Urbanisme.

 Définir les missions des urbanistes, leurs devoirs et leur déontologie et veiller à leur respect.

 veiller également à la défense des intérêts professionnels des Urbanistes.

 organiser des rencontres et confrontations les plus larges pour les Urbanistes, sur le plan international.

 Organiser la formation et le perfectionnement des Urbanistes professionnels.

3° article. ORGANISATION

L'Association comprend trois sortes de membres : les membres associés, les membres consultatifs et les membres d'Honneur.

Son fonctionnement est assuré par :

- L'Assemblée Générale
- le Conseil
- le Bureau.

L'Assemblée Générale réunit tous les membres de l'Association, au moins une fois par an.

Le Conseil se compose au
maximum de cina membros do

maximum de cinq membres de chaque pays; ces cinq membres constituent la délégation nationale de ce pays.

naie de ce pays. Ce Conseil élit :

un Président, deux Vice-Présidents,

un secrétaire Général,

un Trésorier,

qui constituent le Bureau de l'Association avec un membre de chaque délégation nationale, non représentée dans les mandats précédents.

4° article. LES MEMBRES

Le Bureau invite les Urbanistes, à devenir membres de l'Association sur proposition de leur délégation nationale, et peut même provoquer cette proposition.

Le Bureau instruit les dossiers de candidatures et statue sur celles-ci.

Seuls peuvent être invités à devenir membres associés, les Urbanistes pratiquant la profession depuis plus de trois ans, et dont le dossier comporte des références atteignant un certain niveau de qualité.

Peuventêtre admises membres consultatifs, toutes personnes qui sans être professionnellement urbanistes, fournissent une contribution importante à l'urbanisme.

Peuvent être admises comme membres d'Honneur, par le Bureau avec l'accord du Conseil, les personnes qui ont acquis des mérites exceptionnels dans le domaine de l'Urbanisme. Ce titre leur est décerné à vie. La qualité de membre associé ou consultatif se perd : soit par démission, soit par radiation prononcée par le Bureau pour motif grave, soit par décès.

Seuls les membres associés participent aux scrutins. Les membres de chaque délégation nationale sont élus par les membres associés de leur pays respectif.

L'ensemble des délégations nationales constitue le Conseil.

Les membres du Conseil élisent parmi eux le Bureau.

8° article. MODIFICATION DES STATUTS

Les statuts de l'Association pourront, sur proposition du Bureau être modifiés avec approbation par l'Assemblée générale, qui statuera à la majorité des 2/3 comme précédemment.

9° article. RÈGLEMENT

INTÉRIEUR

Le fonctionnement de l'Association sera défini par un règlement intérieur soumis à l'approbation d'une Assemblée générale, qui statuera à la majorité des 2/3 des membres présents ou représentés.

Le règlement intervenu pourra être modifié sur proposition du Bureau, mais avec l'approbation de l'Assemblée générale, à la majorité des 2/3 comme précédemment.

10° article. DISSOLUTION.

La dissolution de l'Association pourra être prononcée par l'Assemblée générale, sur proposition du Bureau, à la majorité des 2/3 comme précédemment.

la vocation de l'Urbanisme et la vocation de l'Urbaniste

Résumé des discussions de la Réunion des Urbanistes Professionnels au congrès de Paris septembre 1962, par R. Magnan.

Les premiers urbanistes, constatant les inconvénients de l'industrialisation désordonnée des villes, ont cherché à y remédier par une mise en ordre des implantations et des volumes des divers types de construction, par la création de quartiers d'habitation harmonieusement pourvus d'espaces naturels, par quelques compositions architecturales de qualité.

L'expérience acquise à l'occasion de nombreuses réalisations, l'expansion accélérée des villes, le progrès des techniques, l'importance acquise par les préoccupations d'ordre social et leurs incidences économiques, amènent aujourd'hui les urbanistes, tant pour les villes que pour l'aménagement physique des territoires en général, à prendre conscience de l'importance toujours plus grande et complexe de leur mission et de leurs responsabilités.

Si certaines prises de position intellectuelles, philosophiques ou politiques par les Etats auront des conséquences sur le plan matériel et spatial, il n'en est pas moins certain que réciproquement la répartition spatiale des hommes et de leurs activités, dont les urbanistes ont principalement la charge, pourra avoir les répercussions les plus importantes sur le plan moral.

Il s'agit pour l'urbaniste de créer le cadre le plus

favorable à l'éclosion de la civilisation mondiale vers laquelle tendent actuellement diverses civilisations plus ou moins évoluées, plus ou moins divergentes. Il ne peut donc se contenter de remédier à des inconvénients constatés, mais doit chercher à prévoir ceux que pourrait produire une civilisation en évolution rapide, et proposer les dispositions permettant de les éviter en fonction des moyens mis à sa disposition, ou même de moyens nouveaux qu'il doit proposer à ceux dont le rôle est de les créer.

Tout en se rendant compte du caractère ambitieux d'un tel programme, et conscient de la mesure modeste de ses possibilités pour le remplir, l'urbaniste est convaincu qu'il est le plus qualifié pour y faire face, car il est à peu près seul à en découvrir l'ampleur, à en prendre pleinement conscience.

L'urbaniste, tant pour la détection des problèmes que pour la recherche de certaines solutions et la mise en œuvre des moyens nécessaires à leur application, devrait posséder des connaissances encyclopédiques. S'il est évident qu'un seul homme ne peut prétendre les acquérir et les appliquer, l'urbaniste doit au moins avoir, de la plupart d'entre elles, une notion lui permettant de faire appel à tous les spécialistes indispensables.

Il doit donc posséder une forte culture générale et de l'imagination. Il doit aussi avoir les qualités d'un chef, capable de commander une équipe de spécialistes différents, de répartir leurs tâches, et de tenir le compte voulu des apports de chacun d'eux.

Il doit aussi avoir des facilités d'exposition et un pouvoir de conviction suffisants pour faire comprendre et accepter ses solutions par ceux qui prennent les décisions et par ceux qui devront réaliser ses projets.

Enfin, à chaque instant il devra régler des conflits ou trouver des compromis entre d'innombrables intérêts opposés. Il doit donc posséder une indépendance totale vis-à-vis des parties en présence, et une intégrité morale indiscutable pour pouvoir jouer constamment son rôle d'arbitre.

A toutes ces qualités, il faut ajouter un sens particulier, que l'on pourrait sans doute appeler sens de la propective : l'urbaniste doit sentir comment les mesures qu'il propose peuvent s'organiser dans le temps constituant à tout moment un ensemble satisfaisant, et même comment ses projets devront réserver des possibilités d'auverture à des solutions de problèmes dont certains ne sont pas encore posés, ni même tout à fait imaginables. (C'est probablement ce sens qui caractérise les meilleurs urbanistes : malheureusement il est difficile à détecter, et il ne sera souvent constaté qu'au bout d'un assez long temps).

A l'énoncé de cet ensemble de qualités à exiger de l'urbaniste, on peut se demander si beaucoup d'hommes peuvent prétendre les posséder. Probablement pas, et cela pose un important problème de formation.

Les divers types actuels d'enseignement visent en effet à former, le plus rapidement possible, des spécialistes en tous genres, que l'on oriente très tôt vers une spécialité bien précise. Il est évident que le besoin se fait de plus en plus sentir de généralistes qui puissent, sinon remplacer, tout au moins comprendre un grand nombre de spécialistes, coordonner leurs travaux, les rendre utilisables les uns pour les autres.

En attendant que d'importantes modifications aient pu être effectuées dans ce sens et porter leurs fruits, et pour un temps assez long sans doute, il est nécessaire de savoir comment choisir les urbanistes de plus en plus indispensables aujourd'hui, sur quels critères se baser.

D'une manière générale, il parait indispensable de faire appel à des hommes qui aient reçu une formation très générale. Il semble à cet égard que les Écoles d'Architecture donnent une formation de base assez bien orientée, dans le sens recherché, et qu'elles procurent à ceux qui ont reçu cet enseignement une certaine ouverture d'esprit et des moyens d'expression indispensables à l'urbaniste.

Mais la seule formation d'Architecte est absolument insuffisante et doit être complétée par une culture générale étendue. Comment constater cette dernière? Le souci de sa recherche peut au moins être démontré par l'obtention des grades universitaires dans des disciplines différentes (diplôme d'ingénieur, doctorat de lettres, de droit, de sciences politiques, de géographie, etc...). D'une manière générale, l'obtention de deux diplômes différents peut être considérée comme un critère, mais il paraît souhaitable que l'un des deux soit celui d'architecte, ou présente une équivalence acceptable.

Bien entendu, on ne saurait écarter à priori certains autodidactes dont la formation particulière aurait pu s'écarter des voies habituelles, mais il semble que cela doive rester l'exception, la formation de base ayant en général prouvé ses avantages.

Nous avons cherché à définir ci-dessus l'Urbaniste, c'est-à-dire le *compositeur* responsable devant les pouvoirs publics, et la population, de l'avenir d'une agglomération.

Il va sans dire que ce compositeur est le chef d'une équipe, plus ou moins importante et diversifiée, dont certains éléments sont spécialisés dans des tâches bien précises (sociologues, techniciens sanitaires...) dont d'autres peuvent au contraire avoir une vue assez générale et partager les recherches, les idées du chef dont ils sont parfois les conseillers éclairés. (Techniciens urbanistes).

Parmi ces derniers certains peuvent avoir reçu une formation suffisante, ou avoir acquis, à l'usage, des connaissances qui les qualifient pour devenir eux-mêmes urbanistes. Toutefois il ne semble pas souhaitable de généraliser l'emploi de ce titre, et de l'appliquer sans distinction à tous les collaborateurs d'une équipe.

Il devrait être réservé à ceux qui ont fait leurs preuves, par l'acquisition de grades universitaires ou par une expérience professionnelle contrôlée par ceux dont ils souhaitent devenir les pairs, et qui ont volontairement accepté de se soumettre à certaines règles morales, à un véritable code déontologique.

Rien ne s'opposerait d'ailleurs à ce que les collaborateurs de l'urbaniste, se soumettent volontairement à ces règles, dans le mesure où leur chef souhaite leur confier une part de responsabilité pouvant aller jusqu'à un contrat d'association.

En fait, il faut ordonner toutes les professions touchant plus ou moins à l'urbanisme, probablement même un Ordre des Urbanistes serait-il nécessaire. Sans aller jusqu'à cette obligation légale, il semble qu'une Société des Urbanistes qui auraient volontairement accepté de se soumettre à un Code d'Honneur et à la juridiction de ses censeurs pourrait être suffisante.

C'est pour chercher à atteindre ces buts qu'ont été établis les textes qui vous ont été communiqués :

- Proposition de critères de choix permettant l'inscription d'urbanistes à un Tableau International des Urbanistes,
- 2) Code d'Honneur des devoirs professionnels, auquel ces Urbanistes se seraient volontairement soumis.

Comment apprendre l'Urbanisme

par R. Lamoise

S'il était possible au préalable de posséder une bonne définition de l'urbanisme ou de l'urbaniste, le problème serait aux trois quarts résolu.

Malheureusement, les esprits sont loin de s'accorder sur le domaine propre de l'urbanisme, et la détermination de ses limites. Art de toujours, mais science réputée nouvelle, l'urbanisme a les acceptions les plus diverses selon les pays et les hommes, qui emploient pourtant ce mot quotidiennement. Tout le monde en parle, surtout les amateurs; le sujet est à la mode! Et puis, la grande masse se sent concernée, ce qui est d'ailleurs bien. Elle se sent des lumières aussi, ce qui est plutôt moins bien. Tout homme ayant un peu réussi, et de ce fait disposant de loisirs, les consacrerait volontiers à cette forme nouvelle de civisme, comme à un aimable divertissement. Tout cela n'est pas bien sérieux, or justement l'affaire est plus que sérieuse, elle est grave :

Parce que la démographie mondiale est devenue galopante, que des multitudes d'hommes ne veulent que vivre en ville et exigent cependant toujours plus de mètres carrés, dans des espaces qui se resserrent d'heure en heure. L'urbanisme et l'aménagement sont devenus d'abord un problème de survie. Oh bien sûr, nous ne tombons pas encore d'étouffement, mais nos conditions de vie psychique ne sont-elles pas déjà très obérées?

L'urbanisme et l'aménagement, c'est donc déjà, répartir et adapter l'espace pour en tirer les meilleures conditions de vie humaine. Il n'existe pas d'entreprise d'une portée plus vaste, dont les conséquences risquent aussi bien d'être merveilleusement bénéfiques, qu'irrémédiablement tragiques.

Au temps de l'embellissement des Villes cher à nos édiles d'autrefois, des amateurs pouvaient suffire. Aujourd'hui, le responsable de l'aménagement devrait être à la fois le plus pourvu en toutes connaissances, et le plus inspiré, Pic de La Mirandole et Léonard de Vinci, tout ensemble. Car rien du savoir humain n'est étranger à l'urbanisme, rien dont il puisse se passer. Et comme il y a création, il faut encore l'étincelle de génie.

Que de dons requis pour un seul homme — non pas — Parce qu'une telle réunion de talents serait rarissime, l'œuvre d'urbanisme ne peut se concevoir qu'en équipe. C'est un premier point. L'apprenti urbaniste est le futur membre d'une équipe, ou son futur chef peut-être.

Comment le former mieux, cet apprenti, qu'au sein même d'une équipe existante, occupé à des rôles subalternes d'abord, puis d'importances croissantes. Quel milieu plus idéal, où chaque jour sont côtoyés tous les spécialistes réunis, appliqués à une œuvre commune et réelle, sous la responsabilité du « Patron ». Les multiples expériences peuvent s'accumuler, et s'obtenir le lent mûrissement de l'esprit et du caractère. Les fautes des débutants sont corrigées par les aînés, et leurs audaces s'en trouvent encouragées. Quelle merveilleuse osmose peut surtout s'opérer entre les maîtres et les apprentis par ce simple côtoiement. Jamais des cours magistraux ne peuvent, en quelques heures, approcher l'efficacité de l'Atelier.

C'est retrouver tout simplement la tradition du métier. Nos écoles, même celles d'Architectures sont d'apparition toute récente. Hardouin Mansart n'eût d'autre école que l'Atelier de son oncle, et les Gabriel et les Soufflot, les ateliers de leurs aînés, l'Architecture et l'Urbanisme du temps ne semblent pas en avoir trop souffert. La vertu de l'atelier, c'est surtout de former, de tremper les caractères. Or, c'est une qualité essentielle de l'urba-

niste, de sentir le poids de sa responsabilité, et d'être capable d'y faire face. Et ce n'est pas une chose qui s'apprend dans des Cours.

Par contre, d'autres choses très précieuses peuvent s'apprendre à l'école, et à l'école seulement. Le plus large fond de culture générale que procure l'enseignement classique, et qui nous paraît indispensable à tout urbaniste, d'abord. Ensuite, la Formation dans un grand métier de base de caractère constructif et créateur, tels qu'Architecte ou Ingénieur, pour lesquels d'excellents enseignements existent généralement, assurent une base technique solide et une habitude de la conception, nécessaires au véritable urbaniste.

Mieux encore, utilisant les loisirs que laisse la Vie d'Atelier, la formation doit être complétée, selon nous, par la fréquentation, soit comme élève normal ou auditeur, de quelques grands Instituts ou Écoles, où sont enseignées les matières indispensables à l'Urbaniste, telles que l'Économie Politique, la Sociologie, le Droit, et des notions de Politique. Outre l'acquisition de ces précieuses connaissances, le jeune urbaniste pourra connaître des personnes et des milieux de pensée différente de son monde habituel, et s'ouvrir ainsi à l'immense complexité du monde.

La tentation est forte de réunir tous ces enseignements dans une seule école idéale où un emploi du temps bien minuté ferait une juste place à chacun d'eux, dans un lieu bien unique, pour éviter de perdre du temps, en dispersions inutiles.

Gardons-nous en bien. C'est sans doute ce temps apparemment perdu qui est le meilleur gage de valeur vraie, chez un sujet bien trempé s'entend. Et c'est à celui-là qu'il faut songer seulement. Et puis, quel parfum de liberté dans cette ample palette de connaissances, réunies selon la personnalité grandissante de l'élève, et sans autre limite que sa capacité d'absorption. Quant à la durée, il faut se faire une raison, pour ce métier d'urbaniste placé au carrefour de tant d'activités humaines, le temps de réflexion, la veillée d'arme peut et doit être longue. Ou alors nous ne ferons que quelques amateurs de plus.

Aperçu des critères de qualification des Urbanistes dans quelques pays

ALLEMAGNE

L'enseignement de l'Urbanisme s'organise seulement à présent en Allemagne. Les urbanistes qui exercent actuellement ont une formation garantie :

- soit par un diplôme dans un domaine très proche de l'urbanisme.
- soit par une base théorique solide de l'urbanisme urbain et régional.
- soit par plusieurs années d'expérience dans la pratique de l'urbanisme urbain et régional.
- et par une intégrité et une solidité professionnelle reconnues.

Seul le premier point peut être compensé par des réalisations de premier ordre dans le domaine de l'urbanisme urbain et régional.

GRANDE-BRETAGNE

L'enseignement de l'urbanisme est donné à des jeunes venant directement du secondaire et aussi à des diplômes d'université ou à ceux possédant des diplômes d'architecture, d'ingénieur ou d'enquêteur.

L'urbaniste britannique a une formation garantie :

- soit par 4 ans d'enseignement dans une école d'urbanisme reconnue, menant à un examen ou un diplôme qui exempt de l'examen final de l'Institut.
- soit par un apprentissage dans un bureau d'urbanisme tout en suivant les cours à mis-temps pendant trois ans pour un certificat puis pendant trois autres années pour un diplôme.

Les conditions d'entrée dans une Ecole d'urbanisme diffèrent selon les Ecoles, mais il y a une dure selection et une forte compétition.

Les diplômés et membres d'autres professions : (architectes-Ingénieurs Civils - Gérants des domaines - géographes - Economistes - Sociologues) sont exemptés de l'examen intermédiaire et font tout de suite l'examen final ou entrent dans une école d'urbanisme. Ils suivent, en général, des cours pendant deux ans à temps complet ou trois ans à mi-temps.

Les diplômés universitaires d'autres professions que celles-ci-dessus, sont admis à condition de passer une partie de l'examen intermédiaire.

GRÈCE

Sont généralement considérés comme urbanistes reconnus les titulaires d'un :

- examen d'études supérieures ou diplôme d'urbanisme urbain et régional d'un pays où la profession des urbanistes est protégée légalement et une expérience relative.
- d'un doctorat d'urbanisme et une expérience relative.
- titre de professeurs d'urbanisme dans une école d'architecture ou d'urbanisme au niveau de l'université.
- d'un diplôme d'architecte ou d'autres domaines se rapportant à l'urbanisme + études supplémentaires de l'urbanisme urbain et régional et 5 ans d'expérience dans un travail d'urbanisme pour lequel on est responsable.
- d'un diplôme de base d'architecture et plus de 10 ans d'expérience dans la fonction d'un responsable de l'urbanisme.

ISRAEL

Les urbanistes israëliens doivent posséder :

- soit un diplôme d'architecture un diplôme ou certificat de cours d'urbanisme après 5 ans d'expérience pratique dans la profession.
- soit un diplôme d'architecture plus 7 ans d'expérience pratique.
- soit une qualification personnelle exceptionnelle de réputation mondiale et une longue expérience professionnelle.

PROVINCE DE QUÉBEC

Est considérée comme urbaniste :

 Toute personne majeure ayant un baccalauréat, une licence ou un autre diplôme universitaire équivalent, en architecture, en architecture paysagiste, en arpentage, en génie, en droit, en sciences sociales, en géographie, etc... et ayant passé avec succès le diplôme d'urbanisme après l 200 h de cours et 2 ans de pratique.

- toute personne ayant suivi les cours pendant au moins 700 h et ayant obtenu le diplôme d'urbanisme après 4 ans de pratique.
- toute personne pouvant prouver qu'elle a au moins 2 ans de pratique.

PORTUGAL

Il y a trois formations possibles pour devenir urbaniste, au Portugal :

- soit avoir le diplôme d'architecture ou la licence en Génie Civil dans une des Ecoles supérieures portugaises, avoir la licence d'un cours supérieur de Sciences Naturelles, Sociales, Economiques, Philosophiques, Historiques ou un cours complémentaire d'urbanisme, au niveau Universitaire (2 ans Minimum) et une pratique de 2 ans, prouvé par des travaux de cabinet sur l'orientation d'un urbaniste.
- soit avoir le diplôme d'architecture ou la licence de Génie Civil dans une Ecole supérieure Portugaise et présenter un certificat qui garantisse 7 ans au moins de collaboration effective en travaux d'urbanisme.
- soit dans les cas exceptionnels, peuvent être considérées comme urbanistes sans avoir de diplômes, des personnes ayant fait de grands travaux, d'une grande importance, ou reconnus comme tels.

FRANCE

Les critères demandés sont un équilibre entre la formation scolaire qui peut être :

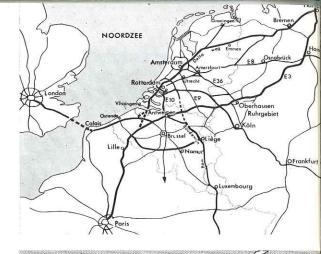
- Diplôme en Architecture.
- Diplôme des Ecoles d'Ingénieurs.
- Institut d'Urbanisme.
- Centre de Recherche d'Urbanisme.
- Séminaire Tony Garnier.
- Cours économiques, sociologiques, etc...

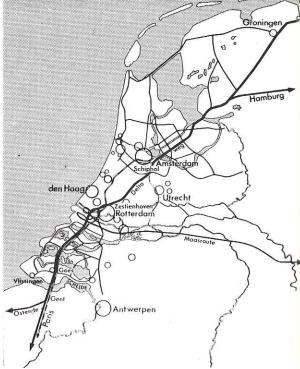
et les réalisations :

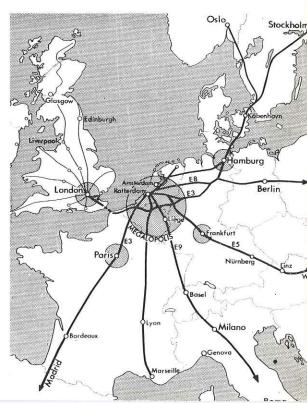
Plans d'Aménagement : (district - ville - région) en France et à l'Etranger.

Sont considérés généralement comme urbaniste les titulaires de :

• deux diplômes dont l'un garantit une technicité reconnue dans l'une des disciplines principales nécessaires à l'exercice de la mission, l'autre témoignant de la recherche d'une culture d'Urbaniste élargie. Plus quelque pratique dans un Cabinet d'Urbaniste.







Condensé des conférences du 23 Janvier 1965 à Amsterdam et 5 Avril 1965 à Paris

par le Professeur Dr G.C. Lange

Si le développement actuel doit se poursuivre dans les parties des Pays-Bas voisines de la Belgique, de l'Allemagne occidentale et du Nord de la France, dès la fin du siècle, cette région sera progressivement devenue une « MEGALOPOLIS », vaste ensemble urbain, logeant quarante à cinquante millions de personnes. Le Port de Rotterdam sera alors la voie d'accès centrale à cette gigantesque agglomération, s'étendant approximativement d'Alkmaar à Dortmund et Dunkerque, entourée à son tour par les ensembles urbains de Londres, Paris, Frankfort et Hambourg et logeant trente millions de personnes.

A cet égard, la situation du port international de Rotterdam est véritablement unique: à l'endroit précis où le Rhin, le plus long fleuve d'Europe se jette dans la mer du Nord, qui a le trafic maritime le plus intense. Le programme de construction du Delta, le programme routier belge, les projets de routes E (Europe) et de voies navigables et même le tunnel sous la Manche peuvent finalement influer considérablement sur la facilité d'accès au port de Rotterdam. L'extension des voies d'accès à l'intérieur des terres progresse de façon régulière. La canalisation de la Moselle a déjà relié les bassins houillers et la région de la Sarre au trafic du Rhin. Des plans sont maintenant en cours pour rendre navigable le cours supérieur du Rhin jusqu'au lac de Constance (Suisse). La Construction progresse actuellement sur le canal du Main au Danube, pour relier la mer du Nord et la Mer Noire, pour des navires allant jusqu'à 2000 tonnes. En France, on envisage un canal entre le Rhône canalisé, la Saône et peut-être la Moselle, qui relierait l'est de la France au Bassin du Rhin-Scheldt. Et pour la construction du Canal Anvers-Rhin, on pourrait utiliser un canal intérieur plus court entre Anvers et Rotterdam, c'est-àdire par Haringvliet, le Spui et la vieille Meuse.

Les Améliorations réalisées outre-Atlantique influent aussi déjà sur le potentiel de Rotterdam : l'ouverture des grands lacs d'Amérique du Nord aux navires allant jusqu'à 15 000 tonnes a créé une route directe du Saint-. Laurent au Canada, du Saint-Laurent à Rotterdam. Même les événements politiques ont parfois des conséquences inattendues : la fermeture temporaire du Canal de Suez a soudain révélé l'importance des super-pétroliers pour le transport à bon marché du pétrole et a mené finalement à la construction d'Europort.

LA CLEF DU PROBLÈME

La clef du réseau entier des nouvelles autoroutes de la province de Hollande méridionale est le choix des traversées de fleuves dans cette section de la Cité annulaire de Hollande, appelée Randstad et surtout dans le grand Rotterdam et alentour.

En fait, ce planning rationnel a mené à un projet de système routier en éventail convergant sur Rotterdam. Jusqu'ici, une partie de ces plans ont déjà été exécutés ou sont en cours d'études; dans d'autres cas, on a jugé qu'il fallait examiner davantage ces plans. Certaines de ces routes ont une importance toute particulière comme par exemple la Route du Benelux, destinée à relier Amsterdam, La Haye et Rotterdam directement à Anvers et Bruxelles. On estime, qu'à la fin du siècle, huit à dix millions de personnes habiteront peut-être le long de cette route de 160 km.

LA ROUTE DU DELTA

Une étude des projets du Zuiderzee et du Delta montre q'une route peut être construite, directement à travers les Pays-Bas, du Dollard à l'extrême Nord-Est du Scheldt dans le Sud-Ouest, reliant les trois provinces du Nord-Est, les polders ljsselmeer, Amsterdam et Rotterdam à la région du Delta qui, alors, ne sera plus isolée. Si cette route du Delta (carte n° 2) devait être prolongée en dessous du Scheldt occidental, elle relierait également les Flandres hollandaises au reste des Pays-Bas et améliorerait ainsi les facilités de transport à l'intérieur du territoire du Benelux. Dans la réalisation du projet du Delta, la Province de Zélande ne consistera plus en un certain nombre d'îles, mais elle restera cependant encore une péninsule.

Le nouveau plan routier ovale de Belgique relie directement toutes les grandes villes belges sauf trois. Ces trois exceptions sont : Bruxelles, le milieu de l'ovale avec des routes partant en éventail dans toutes les directions, Bruges et Ostende, ces deux dernières déjà sur la route menant d'Anvers à Calais par Gand, et, dès que le Tunnel sous la Manche sera prêt, à Douvres.

Une prolongation de la route du Delta dans les Flandres ferait traverser à la route (Douvres) : Calais - Gand Anvers - Eindhoven - Oberhausen, la route Amsterdam,

Rotterdam, Gand - Lille - Paris.

L'ovale Belge peut donc avoir également une grande importance pour le Benelux, car la route du Delta constituerait sa branche occidentale, la route du Benelux se relierait à l'axe Anvers - Bruxelles - Charleroi et la branche orientale serait formée par la route menant de Rotterdam, via Dordrecht, Breda et Turnhout, à la route Baudouin allant vers Liège et Luxembourg.

LA ROUTE DE L'EUROPORT

Dans le proche avenir, dès que l'autoroute Hook de Hollande - La Haye - Hanovre sera achevée, la E 8

reliera les Pays-Bas à ses voisins de l'Est, l'Allemagne et la E 36 (Hook de Hollande - Rotterdam - Arnhem - Oberhausen (Allemagne occidentale) est déjà en voie d'achèvement. Une prolongation de la route Scheldt - Dollard, à partir, par exemple, de Emmeloord vis Emmen à Brême (Allemagne occidentale) fournirait une voie directe de Rotterdam - Randstad à Hambourg et la Scandinavie, et serait également très importante pour les trois provinces du Nord des Pays-Bas.

Compte-tenu du fait qu'Amsterdam et Ánvers doivent être toutes deux mieux reliées à la Ruhr (Amsterdam par une nouvelle route vers la E 36 et Anvers par la E 3), il pourrait être utile d'envisager la création à Rotterdam également d'une route plus courte vers l'intérieur que celle qui existe par Utrecht ou même la nouvelle route via Geldermalsen. Les régions de Maasvlakte et Europort tireraient certainement profit d'une route allant de Den Briel via Hoekse Waard, le Sud de Dordrecht et longeant partiellement la route de la Meuse via Oss et Gennep à Wesel (Allemagne occidentale).

De cette façon, les trois grands ports du Benelux, chacun à égale distance de la Ruhr, seraient également bien reliés à cette région. Plus les frontières à l'intérieur du Benelux et au reste du territoire du Marché Commun vont perdre de leur importance, plus les contacts entre les ports du Bassin du Rhin-Scheld vont augmenter.

On peut donc dire que la situation de cette partie de l'Europe occidentale est caractérisée par un certain nombre d'autororoutes décrites ci-dessus (cf; carte n° 2). I - La route du Delta, de Dollard à Scheldt, avec des branches nord-est vers Hambourg et la Scandinavie et des branches sud-ouest vers Londres et Paris.

2 - La E 8 de Rotterdam, Randstad à Osnabrück (Allemagne de l'ouest);

3 - La E 36 d'Amsterdam et la Route de l'Europort vers la Ruhr, avec des branches vers l'autoroute Cologne - Frankfort et au-delà;

4 - La E 9 et la branche orientale vers Liège et Luxembourg.

5 - La route du Benelux, reliant les cinq grandes villes hollandaises et belges.

6 - La E 5 et la E 3, la route Calais-Anvers - La Ruhr, reliant, par exemple, les Flandres au Nord du Brabant et au Limbourg.

LIAISONS PAR CHEMIN DE FER ET PAR AVION

Depuis 1895, on n'a plus construit de grandes lignes de chemin de fer au Pays-Bas.

C'est seulement lorsque les vastes plans d'assèchement, après la guerre, furent achevés que de nouvelles terres incultes furent ajoutées aux Pays-Bas très peuplés. Etant donné que les routes hollandaises reliant les villes qui existaient pratiquement toutes — d'origine soit romaine soit médiévale — furent construites soit par les romains, soit par les spécialistes très intelligents de la défense, aux 16° et 17° siècles, soit par des experts en matière de route, de Napoléon, elles ont toujours été les meilleurs moyens de communication entre les villes et les villages dans ce très petit pays, traversé et entrecoupé d'innombrables fleuves, canaux et rigoles. Cela explique pourquoi les Chemins de fer hollandais, ultra-modernes et très efficaces, ont pu con-

tinuer à utiliser un réseau ferroviaire qui avait été construit il y a un siècle pour être parallèle à la plupart de ces routes. Dans le proche avenir, cependant, la nouvelle ligne Schiphol va être construite, reliant beaucoup plus directement cet aéroport international et Amsterdam à La Haye et par conséquent à Rotterdam (Carte n° 3). Et une amélioration même plus importante a été comprise dans le projet de construction d'un tunnel de chemin de fer sous la nouvelle Meuse entre Shiedam et Vlaardingen; ce serait, d'une part, de prolonger la principale ligne de chemin de fer de la Côte Ouest et, d'autre part, de la relier à la nouvelle ligne du Delta vers Goes, Middelburg et Flushing et, par le tunnel proposé du Scheldt, vers la ligne de chemin de fer existant déjà : Gand - Lille - Paris ou par Bruges - Ostende à Calais et après la réalisation du tunnel sous la Manche vers Douvres.

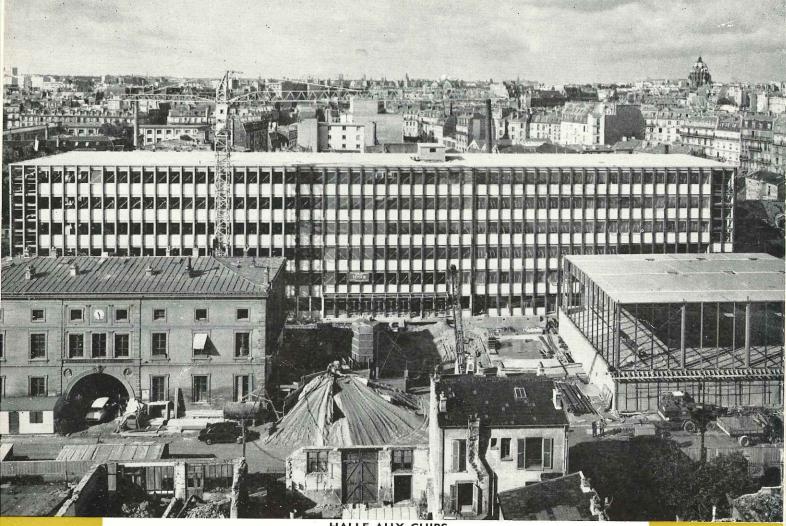
De plus, cette ligne de chemin de fer reliera beaucoup plus étroitement les provinces des Flandres, la Zélande et la Hollande et finalement donnerait la possibilité à des trains directs en provenance de Berlin via Hambourg, Utrecht et Rotterdam de rejoindre Bruges et Londres dans une direction et Gand et Paris dans une autre direction. Peut-être cela signifierait en partie que Hook de Hollande cesserait d'être un important centre ferroviaire pour Rotterdam. Etant donné que la Zélande et les Flandres bénéficieraient d'une importante liaison directe vers la Belgique, la France et l'Angleterre, pour Gand et Anvers, cette nouvelle ligne augmenterait l'importance de leur jonction.

A part Schiphol, aéroport hollandais national et international, l'aéroport de Zestienhoven près de Rotterdam s'avérera très précieux pour les liaisons aériennes directes entre Rotterdam et un certain nombre d'importantes villes européennes avec des liaisons directes, dans de nombreux cas, à d'autres lignes aériennes. Il est, sans aucun doute, très important pour Rotterdam d'améliorer sa liaison avec Schiphol, à la fois par la route et le chemin defer.

MÉGALOPOLIS

Si ce développement se poursuivait dans les parties des Pays-Bas voisines de la Belgique, de l'Allemagne occidentale et du Nord de la France, cela signifierait que la fin du siècle pourrait être témoin de l'évolution progressive d'une « Mégalopolis », énorme ensemble urbain, logeant quarante à cinquante millions de personnes (carte nº 4). Dans les limites de cette « Mégalopolis » — qui s'étendrait peut-être d'Alkmaar à Dortmund et Dunkerque — le bassin du Rhin-Scheldt, donnant directement accès au cœur de l'Europe, se trouverait dans une situation prééminente. Et cette situation serait d'autant plus unique que cette « mégalopolis » serait, à son tour, entourée par des ensembles urbains tout aussi gigantesques, concentrés autour de Londres, Paris, Francfort et Hambourg, habités par trente millions de personnes. Cela ferait du port de Rotterdam, l'entrée centrale de l'agglomération entière d'Europe occidentale.

En veillant soigneusement au développement des transports et des communications par chemin de fer, par la route et par l'eau à travers nos frontières, il doit être possible de maintenir et même d'améliorer la situation favorable de Rotterdam.



HALLE AUX CUIRS.

Nouvelle Faculté des Lettres de PARIS.

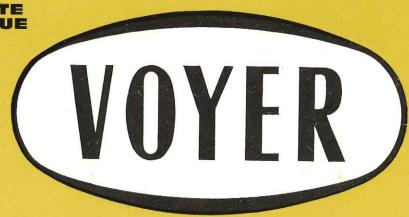
M. Carlu, Architecte en Chef - Voyer, Entreprise Pilote.

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE BATIMENT CHARPENTE MÉTALLIQUE

MENUISERIES MÉTALLIQUES MURS RIDEAUX

PROFILAGE **Toiture Bardage**

> **APPAREILS DE LEVAGE**



CAPITAL 7 500 000 FRANCS

TOUTES CONSTRUCTIONS LIQUES POUR LE BATIMENT plus de

3 000 T/MOIS

SIÈGE SOCIAL : 6, RUE D'ANTIN, PARIS 2e - TÉL. : OPÉ. 06.68 - TÉLEX 21870 VOYER-PARIS 4 USINES : TOURS LA RICHE, HAGONDANGE, RIVE DE GIER, ALGER