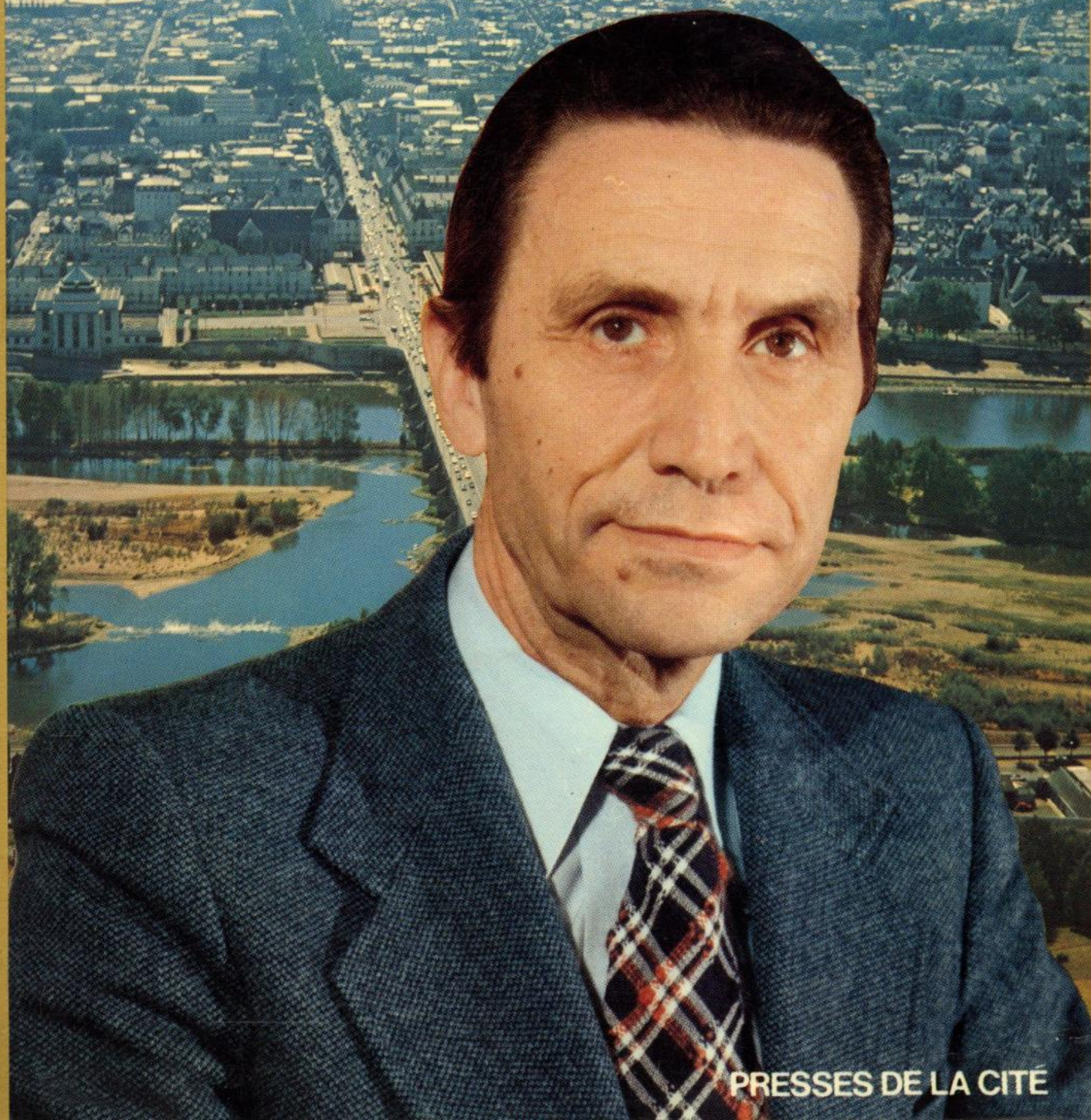


JEAN
ROYER

la cité
retrouvée



PRESSES DE LA CITÉ

LA CITÉ RETROUVÉE

Jean ROYER

LA CITÉ RETROUVÉE

avec la collaboration de Christiane BAILLAUD



PRESSES DE LA CITÉ
PARIS

La Loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants-droit ou ayants-cause, est illicite (alinéa 1^{er} de l'article 40).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les Articles 425 et suivants du Code Pénal.

© Presses de la Cité, 1977
ISBN 2-258-00223-0

« Le vrai sens de ce mot [cité] s'est presque entièrement effacé chez les modernes ; la plupart prennent une ville pour une Cité et un bourgeois pour un Citoyen. Ils ne savent pas que les maisons font la ville mais que les citoyens font la cité. »

ROUSSEAU

Du Contrat Social

Livre I - Chap. VI - note

INTRODUCTION

Témoin impuissant et révolté de l'effondrement de mon pays en 1940, je n'ai été animé depuis que par la volonté de bâtir, d'organiser et, au-delà, d'assurer l'unité et la force réelle des idées et du peuple français.

Quelles sont les raisons qui ont provoqué mon attachement à Tours, en dehors du fait d'y avoir vécu avec ma famille et d'y avoir poursuivi tout le cycle de mes études du second degré, avant d'entrer à l'Ecole Normale ?

C'est d'abord le cadre naturel de la ville qui m'a séduit. Tours est un lieu qui indéniablement bénéficie de dons très larges de la nature. Son originalité tient notamment à la position privilégiée qu'elle occupe, sise entre deux fleuves au cours contrasté, au régime certes irrégulier, aux crues violentes et parfois surprenantes, mais dont les basses eaux permettent au lit d'étaler la merveilleuse diversité des tons de ses sables. La ville elle-même est caractérisée par l'existence d'une nappe phréatique qui rend le sous-sol très frais et très favorable à la végétation. L'environnement, dans le site immédiat, en particulier sur les plateaux

du nord et du sud, est propice aux cultures et aux arbres de grand développement. — Je conserve en ma mémoire la silhouette de ces cèdres magnifiques qui ornent aussi bien la crête des coteaux du Cher que celle des coteaux de la Loire. Enfin, il existe à Tours un ciel à la fois lumineux et tourmenté. On y ressent la puissante haleine de l'Atlantique. Il y a dans le climat, dans le sol, dans les horizons, une vitalité et une diversité qui sont les ferments de la beauté tourangelles.

Par ailleurs, ce qui m'a séduit, dans Tours, c'est la richesse de son histoire et l'influence de son passé, qui en font un admirable symbole des villes françaises.

Trois grandes époques marquent l'histoire de Tours. La première est celle de l'occupation romaine et de la constitution du premier noyau gallo-romain : Caesarodunum ; la seconde, c'est la Renaissance avec toute sa prospérité économique et son développement artistique ; la troisième, c'est le XVIII^e siècle, avec la grande percée nord-sud qui a renversé l'axe principal de communication entre Tours et l'extérieur.

Ces trois époques ont exercé une influence profonde sur la mentalité tourangelles. D'abord, le sens de la « cité » apporté par Rome, notamment à la suite de l'expansion du premier noyau urbain Caesarodunum, lui a inculqué le respect de l'autonomie, des lois et des règles. Le sens et la vie de la Cité s'enrichissent encore au début du Moyen Age, dominé par la haute figure de saint Martin, d'un intense rayonnement spirituel. La seconde période, quant à elle, a donné aux Tourangeaux le goût des métiers, le goût des arts et du travail bien fait. Enfin la troisième période, celle de l'urbanisme ordonné du XVIII^e siècle, a marqué profondément le plan de Tours par sa clarté, par sa netteté et par la présence d'un axe, qui est un axe naturel de composition. Le sens de la cité, le sens du travail bien fait, bien organisé, et le sens de l'ordonnancement

dans son plan, font de Tours, à mon avis, le symbole d'une ville typiquement française.

De plus, ville-carrefour, Tours est une ville particulièrement vivante. Il n'est pour s'en assurer que d'évoquer le clignotement des feux dans les avenues au petit matin, qui ressemblent un peu au pouls de la ville. Il suffit d'évoquer les milliers de foyers qui s'allument dans la nuit le long des rives du Cher, la beauté des parcs, la vitalité nocturne, les lumières scintillantes des nombreuses vitrines des magasins de l'axe principal, la relative jeunesse de ses foules et de ses publics, l'éclat des plans d'eau au lever et au coucher du soleil pour se faire une idée de Tours qui attache, un sens de Tours qui retient et une vision de son avenir qui passionne.

L'élément déterminant dans ma décision de gérer Tours fut enfin la situation critique dans laquelle la ville se trouvait en 1959, qui exigeait de la part de ceux qui allaient en assumer la responsabilité un redressement aussi rapide que possible. En effet, de très nombreuses demandes de logements — 2 500 environ — avaient été déposées qui n'étaient pas satisfaites et notamment dans les quartiers les plus anciens, là où les familles subissaient les conséquences d'un excès de densité de l'habitat. D'autre part, la ville de Tours était en retard pour ce qui concernait son développement industriel et économique, et pour la création de ses grands équipements universitaires. Enfin un observateur attentif et averti ne pouvait manquer de constater le pourrissement des vieux quartiers de la ville, notamment ceux qui s'étendent entre la nouvelle partie reconstruite après la guerre, le long de la rue Nationale, autour de la place de la Résistance, et l'ensemble des quartiers des Halles, entre la rue Nationale et la rue de la Victoire en particulier.

Il fallait donc à la fois, au cours des années 60, tenter d'assurer le renouvellement de la vitalité de

la ville par la rénovation, la restauration de ses quartiers anciens, et réaliser l'expansion économique de la cité, la première étant d'ailleurs le fruit de l'autre car il n'y a pas de progrès social sans qu'il y ait tout d'abord et fondamentalement un large progrès économique.

Il fallait de plus éviter au développement de Tours les défauts de l'urbanisme purement théorique, celui qui se réalise par des plans conçus hors d'une connaissance réelle du site, de l'architecture locale et des données de l'histoire. Il fallait éviter l'anarchie de la construction sur l'ensemble des communes suburbaines et de la ville elle-même. Il fallait éviter la massification excessive, la trop forte concentration de population sur un territoire donné et tenter d'aborder le plus difficile des équilibres entre la nature et la ville d'une part, l'automobile et la ville d'autre part. Et cependant, il fallait construire vite et massivement malgré les limites imposées par l'histoire et le site. Il fallait sauvegarder les anciens quartiers en même temps que s'accroissait la circulation dans le centre-ville. Il fallait investir largement et cela, sans disposer immédiatement d'un développement industriel permettant d'alimenter les suppléments de fiscalité. Enfin, il fallait tracer de nouvelles perspectives d'urbanisme, de nouvelles rocade, un nouveau plan de quartiers neufs, et cela, sans disposer au départ du territoire nécessaire à de tels aménagements.

Par conséquent, une action coordonnée et d'envergure au service de Tours s'imposait, qui m'insufflait la volonté de bâtir, d'organiser et de me placer au service réel de la population, en tenant compte à la fois des traditions françaises si présentes à Tours, de la beauté naturelle de la ville et des nécessités de son renouvellement et de son développement. Voilà ce qui a provoqué ma décision d'organiser ma première équipe municipale, celle qui, en 1959, devait emporter le combat aux élections.

PREMIERE PARTIE

Les différentes maîtrises

AGIR

Afin de bâtir la cité, il fallait en priorité se forger une conception globale du destin de la ville. En effet, que pouvait être une ville d'une centaine de mille habitants en France dans les années 1960 ? Ne devait-elle être qu'une « agglomération » de quartiers destinés à loger tous ceux et toutes celles qui participaient au développement économique ? Fallait-il considérer la ville uniquement du point de vue de l'expansion industrielle ? Mais la ville n'allait-elle pas alors imposer davantage de servitudes — notamment avec l'accroissement massif du nombre des automobiles, des camions dans ses rues — qu'elle n'allait apporter de services nouveaux, services d'ordre social, d'ordre culturel, d'ordre commercial et administratif ? Pouvait-il rayonner d'elle une véritable civilisation ou bien n'allait-elle être que le support d'une croissance économique aveugle ? Serait-elle enfin capable d'être exemplaire par son organisation à la fois pour sa population et pour l'Etat ? Voilà les questions que je me suis posées bien souvent en examinant les plans directeurs de la ville et en imaginant son avenir.

J'ai tenté de répondre, avec mes coéquipiers, à ces

questions et, me plaçant délibérément à contre-courant des idées reçues ou des idées à la mode, je me suis efforcé de considérer que la ville de Tours pouvait devenir, à la manière des cités antiques ou des cités de la Renaissance, une véritable communauté d'intérêts ou de tendances, susceptible de s'ouvrir à toutes les catégories humaines et sociales, et de propager une authentique civilisation, faite à la fois du sens de la liberté, du sens de la propriété individuelle et collective, du sens de la solidarité et du sens du dépassement.

J'ai considéré que, pour aboutir à un tel résultat, la ville devait éviter deux écueils : d'abord de ne bourgeonner sur elle-même qu'en son centre sans étendre son territoire et sans tracer les perspectives de nouveaux quartiers ; d'autre part de construire hors des murs de Tours une véritable cité satellite plus ou moins bien reliée à la ville principale et sans communauté de but ou de réalisations avec elle. Il s'agissait donc de trouver une synthèse entre la tradition passée et les besoins présents si l'on voulait parvenir à créer une véritable cité plus puissante, plus étendue et rayonnante.

Première maîtrise : le territoire.

La première maîtrise qui devait être atteinte était celle du territoire. Tours, en 1959, groupait environ 96 000 habitants et elle était la troisième ville de France, après Paris et Lille, du point de vue de la densité urbaine. Ville de « mésopotamie », son territoire entre les deux fleuves était trop exigü pour que l'on puisse ajouter au plan légué par le XVIII^e siècle de nouveaux quartiers. L'extension de la ville s'imposant, l'accroissement de son territoire devait peu à peu être réalisé grâce à diverses méthodes.

Grâce d'abord à des acquisitions de territoires compensées par des investissements financiers accordés aux communes voisines de Joué-lès-Tours et de Saint-Avertin, grâce également à la fusion volontaire des deux anciennes communes de Saint-Symphorien et de Sainte-Radégonde, nous avons effectivement pu accroître la surface du territoire qui est passée de 1 350 à 3 436 hectares et préparer simultanément les grandes opérations d'urbanisme nécessaires au développement de la ville. A l'avenir, vraisemblablement, la diversification des moyens d'accroître le territoire

s'imposera dans les agglomérations importantes et le procédé qui me paraît le plus adéquat est celui de la fusion des communes, à la condition de conserver aux anciennes mairies des communes fusionnées une réelle part d'activité administrative, sociale, urbanistique. Il s'agirait de pratiquer une politique d'unité sur le territoire de la ville, allant de pair avec la décentralisation d'une partie des décisions municipales au niveau des anciennes mairies.

Deuxième maîtrise : le sol.

La deuxième maîtrise indispensable au développement d'une ville est celle du sol. Il est incontestable que les lois ont apporté depuis un certain nombre d'années les moyens juridiques de réserver le sol et de combattre, à l'intérieur de ces réserves, la spéculation foncière, sans aboutir toujours, d'ailleurs, aux résultats escomptés. La pratique des zones d'aménagement différé permet d'éviter un bon nombre d'abus. Néanmoins il faut acquérir chaque année, en France, entre 15 000 et 20 000 hectares nouveaux pour réaliser l'essentiel de la construction et l'ouverture de grandes voies nouvelles. Notre pays ne dispose pas encore, dans de nombreuses villes, — notamment dans leur centre, là où les terrains sont les plus chers — des réserves suffisantes pour assurer les rénovations et les restaurations qui s'imposent. J'annonce d'emblée que je suis hostile à toute nationalisation ou municipalisation du sol ; ces deux formules visant à donner à la collectivité la propriété des sols et à la refuser aux individus entraîneraient la France sur la pente d'une collectivisation généralisée que ni le tempérament national ni l'histoire de notre peuple ne justifient

aujourd'hui (notamment parce que de façon traditionnelle nous avons affaire à des familles qui veulent s'enraciner, aux conceptions largement individualistes). Que chacun pense, d'autre part, aux sommes fabuleuses qu'il faudrait investir, même si leur financement s'étalait dans le temps, pour que la collectivité maîtrise la totalité des surfaces des sols et des surfaces immobilières sur son territoire !

Pourtant, si j'ai rejeté — et je la rejette toujours — la notion de collectivisation, soit par la nationalisation soit par la municipalisation, il n'en est pas moins vrai que j'ai toujours considéré que la politique foncière de la V^e République était insuffisante par rapport à l'ambition de ses programmes d'aménagement, de construction et de rénovation. Se pose dès lors tout le problème des réserves du sol, de son expropriation, de son prix et — ceci est capital — de la définition de son utilité.

On peut, en effet, assigner plusieurs finalités au sol. D'abord, le sol, notamment lorsqu'il est travaillé par les paysans, est un instrument de production agricole, un outil de travail. Dans les villes, surtout depuis la dernière guerre, le sol est progressivement apparu comme la base de la construction et de l'urbanisme et en particulier le support des grandes opérations immobilières. Parallèlement, le sol a été longtemps — et est encore — considéré comme une forme privilégiée de l'épargne : conserver un sol, c'est réaliser de façon sûre un accroissement de la valeur ainsi placée et, dans une telle perspective, le sol, la terre restent des valeurs comparables à celle de la pierre ou à celle de l'or. Enfin, depuis quelques années, considérant les effets nocifs d'un empiètement toujours plus grand de la ville sur la nature, végétale notamment, on a attribué au sol une quatrième valeur selon un point de vue « écologique » qui tend à le considérer comme le support irremplaçable de l'environnement biologique.

Toutes ces définitions du sol, d'ailleurs complémentaires, n'ont fait que renforcer son prix déjà réguliè-

rement revalorisé par l'amenuisement de la valeur du franc ; la tendance générale des propriétaires fonciers était dès lors de conserver leur sol, considéré comme une valeur sûre alors que, simultanément, sous la pression de l'expansion économique et démographique, croissait le besoin des terrains dans l'ensemble des villes.

La disponibilité du sol devenant sans cesse plus faible que son besoin d'utilisation, la loi de l'offre et de la demande était faussée dans son application.

Pour rétablir le libre et honnête exercice de la loi du marché et combattre résolument la spéculation, une seule mesure réellement énergique et efficace aurait dû être adoptée ; elle consistait à fixer des limites aux prix des terrains et notamment aux parcelles foncières des centres urbains qui étaient les plus convoitées. Autrement dit, il aurait fallu fixer une limite inférieure qui oblige par exemple à ne pas acheter un sol en dessous de sa valeur de remplacement sur le marché, notamment pour des fins agricoles, ou pour des fins de reconstitution de l'environnement naturel, et une limite maximale qui rende le sol incorporable par sa valeur dans tout bilan de construction, même et surtout si cette construction s'exerce sur des logements sociaux. Ainsi, pour construire des H.L.M. près du centre de Tours, il eût été bon que le prix du terrain ne dépassât point un certain plafond compatible, d'une part, avec le plafond du prix du mètre carré de construction des Habitations à Loyer Modéré et compatible, d'autre part, avec le plafonnement exigé du loyer. Donc établir le prix maximum du terrain, tel est le vrai problème posé aux édiles et au législateur. J'ai souvent proposé — mais je n'ai pas été entendu, tout au moins jusqu'ici — d'établir, dans le cadre des plans d'occupation des sols affichables en mairie, des prix-plafonds par zones foncières, tant au centre qu'à la périphérie des villes. La construction privée devrait alors présenter dans son bilan le prix réel du sol et chaque année, une commission tripartite départementale serait chargée d'établir les prix-pla-

fonds. Cette commission serait composée de représentants de la propriété bâtie, de représentants de l'administration de l'enregistrement et des Domaines, et enfin d'élus locaux. Les prix affichés dans les mairies seraient par conséquent parfaitement connus, et les tractations pourraient s'établir entre un prix minimum et un prix maximum du sol.

En outre, il aurait été indispensable de réformer l'expropriation, d'abord par l'établissement des critères de la valeur des sols — il faudrait revoir ceux-ci de fond en comble et se rapprocher de la notion de rétablissement du bien perdu selon la valeur réelle du marché et non selon une valeur frelatée — et, corollairement, par l'accélération du processus de dédommagement de la part de la puissance expropriante vis-à-vis du propriétaire exproprié.

Enfin une politique foncière équilibrée s'accompagne nécessairement d'une politique prévoyante : une gestion sérieuse doit s'efforcer de prévoir les besoins futurs de la ville et, pour cela, constituer des réserves, mais de telle façon que le paiement de l'opération puisse s'étaler sur une durée au moins équivalente de la durée de la réserve, c'est-à-dire de cette période d'attente où le sol n'est pas encore utilisé pour la construction ; de plus, il eût été dommage que ces sols réservés restent stériles. Nous avons donc veillé, pour éviter tout gaspillage, à leur fructification. Notamment, sur nos plateaux du nord de Tours, lorsque nous avons acheté près de trois cents hectares de terre, après avoir laissé se former un syndicat des propriétaires et des exploitants et négocié avec lui, nous avons demandé à un certain nombre d'anciens propriétaires de continuer à cultiver leurs terres et à devenir, en quelque sorte, des locataires de la ville. Nous avons tout fait également pour que les sols plantés ou semencés restent intouchés jusqu'à la récolte. Bref : nous avons réservé des sols, mais en continuant à les faire entretenir, à les faire fructifier, cela bien qu'il y ait eu entre-temps un transfert de propriété, depuis les particuliers jusqu'à la puissance publique, c'est-à-dire

en l'occurrence la ville, son Office d'H.L.M. ou ses Sociétés d'Economie Mixte de construction et d'aménagement. Actuellement, nous continuons à mettre d'autres réserves en place, notamment dans la vallée du Cher, dans les prairies inondables, sur les quelque cent quatre-vingts hectares qui restent à la disposition de la ville vers l'ouest de Tours ; ces sols seront utiles à la construction des futurs quartiers ou à l'aménagement des futurs parcs lorsque, plus tard, la ville de Tours en aura réellement besoin.

Troisième maîtrise : le plan.

La troisième maîtrise indispensable est celle du plan. Il existe d'ailleurs deux formes de plan pour le développement d'une ville : tout d'abord, un plan d'urbanisme ; ensuite un plan plus proprement « architectural ».

En quoi consiste le plan d'urbanisme ? Le plan d'urbanisme consiste à répartir les établissements humains dans l'espace pour le travail, les usines, les bureaux, les ateliers ; à aménager des rocade, des rues, des ponts ; à distribuer les installations scolaires, sportives, hospitalières, sociales ; à organiser enfin les zones d'habitat, les zones d'espaces verts ou encore les zones économiques, notamment industrielles ou artisanales.

Comment réalise-t-on un plan d'urbanisme ? Il faut, essentiellement, faire la synthèse entre plusieurs données : par exemple, l'importance de la circulation, le nombre de logements à l'hectare, la proportion de surfaces consacrées à la nature, aux loisirs, aux activités, à l'habitat, ou encore les gabarits des ouvrages nécessaires. Mais l'urbanisme n'est pas seulement le résultat d'une science complexe ou la simple application de calculs physiques et mathématiques, il est le fruit d'un ordre établi par les hommes et pour les hommes. Il est même — n'ayons pas peur des mots —

un art. Car il y a mille manières d'implanter des établissements humains, mais il y en a peu de bien les disposer au sol, en conciliant des orientations différentes, des volumes différents et en respectant la forme et la surface d'un site (site de plateau, site de vallée, site de bordure de fleuve, site de bordure de forêt, site encore de grande artère centrale servant d'axe de symétrie — et je pense à notre avenue de Grammont). Cet art doit être le fruit de l'observation et de l'intuition. Il fait non seulement appel à l'intelligence mais aussi au talent.

C'est pourquoi, synthèse entre le fonctionnel et l'esthétique, le plan d'urbanisme requiert à la fois des recherches diversifiées et une unité d'inspiration. S'appuyant sur une série de réflexions, d'enquêtes et nécessitant une coordination parfaite entre les édiles, l'Etat et les particuliers, le plan d'urbanisme est d'abord une œuvre collective, une œuvre de collaboration inter-services. Par ailleurs, dans le souci de préserver l'unité, la continuité et l'homogénéité de l'effort engagé, le plan d'urbanisme est élaboré, dans ses grandes lignes, par un homme qui crée, compose et met tout son talent au service de la ville : l'urbaniste en chef.

Ce plan d'urbanisme doit être clair, connu et respecté. Nous avons essayé de le rendre clair au moyen de maquettes dont la plus vaste (quarante-deux mètres carrés) retrace tous les traits de l'agglomération de Tours dans ses moindres détails avec notamment des courbes de niveau pour en indiquer les innombrables reliefs. Il doit être clair aussi, par le fait que toutes les données foncières, démographiques, naturelles des plans doivent y figurer. Il doit, par ailleurs, être connu, et par conséquent exposé en un lieu où les maîtres d'ouvrage, les constructeurs, les architectes, les particuliers puissent se rassembler, se concerter, obtenir des renseignements ; c'est ce qui m'a poussé à créer un atelier d'urbanisme selon la loi de 1901, où les élus disposent de la majorité au sein du Conseil d'Administration, face aux fonctionnaires de l'Etat et aux fonctionnaires municipaux. Cet atelier travaille actuel-

lement au sommet de notre nouvelle mairie (1). Enfin, ce plan doit être respecté, c'est-à-dire que les collectivités locales elles-mêmes, les communes s'engagent à l'appliquer ainsi que les particuliers.

Mais le plan d'urbanisme n'est pas tout. Il s'y ajoute un autre plan, plus diffus mais tout aussi nécessaire : le plan d'architecture proprement dit.

En effet, bien qu'il n'y ait pas un style unique d'architecture dans la ville de Tours — nous avons refusé l'uniformisation des styles —, une conception d'ensemble a présidé néanmoins à la recherche et à l'orientation des maîtres d'œuvre en vue d'« harmoniser » les contrastes entre les différents immeubles ou les différents quartiers. Nous ne nous sommes pas limités à un style unique quel qu'il soit : nous n'avons pas réalisé exclusivement une gamme restreinte de modèles de pavillons, de tours ou encore de bâtiments collectifs longs, car nous avons constamment préféré la pluralité des styles à l'exclusivité d'un modèle. Mais, en revanche, nous avons tenu à donner à l'ensemble une unité qui puisse intégrer chaque bâtiment dans cette totalité organique qu'est la cité. Notre constant souci a été d'harmoniser la diversité des styles sans pour autant en atténuer l'originalité propre.

Comment avons-nous procédé ?

Nous avons tout d'abord respecté une certaine unité dans l'emploi des matériaux, unité visant notamment à assurer la continuité entre les quartiers anciens et les quartiers nouveaux ; c'est ainsi qu'ont été largement utilisés la pierre blanche, l'ardoise et le bois en dehors même du parpaing enduit ou du béton peint.

Puis nous avons tenu à faire appel au concours de tous les talents, à proposer des partis nombreux entre lesquels les élus puissent réellement choisir.

Enfin, nous avons exigé des architectes qu'ils présentent des projets d'une qualité et d'une esthétique égales indépendamment de la condition sociale des futurs occupants.

1. cf. Annexes p. 93.

A Tours, nous avons fait construire la plupart des immeubles de nos programmes sociaux de relogement et de nos programmes à loyer réduit, en pierre blanche, de telle sorte que les H.L.M. les plus modestes s'harmonisent parfaitement avec les immeubles plus riches des XVIII^e et XIX^e siècles. Nous avons également employé des toits d'ardoise et des balcons de manière que, en dépit de la simplicité de certaines lignes de façades ou de certaines lignes de pignons — simplicité rigoureusement imposée par le plafonnement des prix —, aucune contradiction ou opposition choquante n'existe entre les plus beaux immeubles anciens et les plus récents affectés à la population modeste. Cela a été le fruit d'une volonté collective et d'une recherche appropriée pour établir les harmonies entre les locaux les plus riches et les locaux les plus pauvres.

Quatrième maîtrise : la direction politique.

La quatrième maîtrise nécessaire à un développement ordonné de l'urbanisme réside dans la direction politique de la cité. Une telle maîtrise n'est réellement possible qu'en réalisant au sein d'une équipe municipale une véritable unité de vues et d'action dépassant — et de loin — la notion de représentativité et d'union des partis politiques.

Je considère que les partis sont d'abord faits pour promouvoir une vie politique centrée sur l'Etat et non sur la cité, car la cité est avant tout une volonté permanente de synthèse qui a pour objet de rééquilibrer constamment des pressions contradictoires entre les intérêts, les forces de la nature et les forces mécaniques créées et organisées par l'homme, le legs du passé et les nécessités du présent et de l'avenir.

Or, cette volonté de synthèse ne peut être servie que par une authentique collaboration entre tous ceux qui composent l'équipe dirigeante.

Cette collaboration exige que le critère du choix des membres de l'équipe se situe en dehors des appartenances politiques et qu'il tienne compte en revanche de la valeur réelle des hommes, c'est-à-dire de leur

capacité de voir, de sentir, de respecter, de prendre le recul nécessaire pour raisonner justement, impartialement et soutenir éventuellement des pensées à contre-courant des modes. Bref il faut à la cité une équipe municipale solidaire, courageuse et déterminée.

DEUXIEME PARTIE

Une politique d'intégration

FAIRE UNE CITE

J'ai énoncé, au chapitre précédent, les différentes maîtrises nécessaires au développement d'une ville. Il me reste maintenant à préciser au service de quelle politique d'ensemble se sont affirmées ces maîtrises, quel fil directeur a constamment guidé mon action.

La notion de « cité » — bien plus riche que la notion de « ville » ou « d'agglomération » — a constamment prévalu dans mon esprit sur tout autre sorte de considération. Transformer la ville en cité — ou la faire redevenir une cité —, en dépit de tous les éléments désorganiseurs dus en particulier à l'industrialisation, à l'introduction de la circulation automobile ; empêcher la ville de se « désintégrer » : lutter contre son développement anarchique et désordonné ; s'efforcer au contraire de l'« organiser », c'est-à-dire de lui assurer cette unité et cette cohérence interne nécessaires au fonctionnement de tout organisme, en faire un être harmonieux et équilibré, et, enfin, lui donner une âme : tel a été l'ensemble des objectifs de ma politique municipale.

La ville n'est trop souvent, en effet, qu'une juxtaposition de quartiers fondés au fil de l'histoire, alors

que la cité est la communauté des communautés humaines — familles, écoles, ateliers, associations culturelles, sportives ou culturelles. Si la notion de ville évoque essentiellement des fonctions : de production, d'échange, de communication, la notion de cité implique bien davantage : elle suggère qu'il existe une union et une cohésion entre ses membres, elle renvoie à la qualité de la vie collective, au niveau de civilisation.

Cité, qualité de la vie, civilisation ne doivent être l'apanage d'aucune catégorie privilégiée : ces notions n'ont de valeur que si elles concernent tous les habitants, quelle que soit leur condition. La cité ne vit profondément qu'en intégrant toutes les catégories professionnelles et sociales d'une part et d'autre part les activités culturelles, la nature, les valeurs du passé, ceci malgré leur diversité, leurs contrastes ou leurs oppositions.

Certes, les fonctions économiques ou militaires ont aussi une importance déterminante dans la vie et le développement de la cité ; pendant des siècles les villes ont été fondées selon les impératifs de la défense, les nécessités du commerce, l'essor de l'industrialisation : c'est ainsi qu'ont surgi les villes-citadelles, les villes marchandes, les villes du charbon, du fer, de l'électricité. En revanche, les aspirations des populations de notre temps tendent à considérer la vie dans la cité non seulement en fonction de son utilité et de son confort matériel mais encore et surtout en raison de sa qualité faite de sécurité, de mouvement, de beauté, de cordialité, de confiance en l'avenir.

La finalité économique s'est donc doublée peu à peu d'une nouvelle exigence : celle du maintien de la qualité de la vie, et les habitants demandent désormais que leur ville soit un lieu certes prospère économiquement, mais aussi — et cette préoccupation émerge de plus en plus — agréable à habiter, un endroit où il fait bon vivre.

CHAPITRE PREMIER

L'INTEGRATION HUMAINE

La cité étant un lieu de rencontres et d'échanges, il s'agit d'abord de rendre les rapports interhumains le plus harmonieux possible et ce, en dépit de toutes les différences, voire des contradictions qui freinent la réalisation d'un véritable consensus. Vivre en communauté, aussi cordialement que possible, en étant bien compris les uns par les autres et enfin rechercher collectivement les équilibres de vie et le bonheur, telles sont les aspirations de tout un chacun. Autrement dit, la cité doit réaliser une véritable performance : celle de concilier à la fois la diversité et l'unité d'une population, dépasser les contradictions inhérentes à la vie sociale, et faire participer le plus harmonieusement possible l'ensemble des catégories humaines à la vie communautaire.

1. Intégration des catégories modestes.

Mon équipe et moi-même avons d'abord essayé de bien comprendre les différentes catégories sociales auxquelles nous avons affaire et, en particulier, nous avons essayé d'intégrer les catégories les plus popu-

lares, les ouvriers, les employés, les petits cadres, les artisans, les petits commerçants, un certain nombre de paysans qui, ayant quitté leur terroir, venaient vivre en ville en commençant le plus souvent d'abord, dans une première phase de changement, par fréquenter l'industrie du bâtiment.

Nous avons agi dans trois directions pour faire en sorte que les catégories citées puissent vraiment se sentir à l'aise, chez elles, et trouver un accueil chaleureux dans la cité.

— Première direction : nous avons construit des logements « sociaux », c'est-à-dire dont le financement est en partie assuré par l'Etat et par les collectivités locales ; nous avons bâti ces logements sociaux — habitations à loyer modéré (H.L.M.), programmes à loyer réduit (P.L.R.), programmes sociaux de relogement (P.S.R.) — dans tous les quartiers de la ville et notamment dans ceux qui sont les plus proches du centre, de manière à ne point rejeter vers la périphérie de la ville, sous prétexte que les terrains y sont moins chers et moins encombrés, l'ensemble des populations ouvrières. C'est ainsi que de grands quartiers comme celui du Sanitas, de la Rotonde, comme l'ensemble de la cité du Champ-de-Mars, de la cité Walvein par exemple, ont été construits à une distance raisonnable du centre traditionnel de la ville.

— Deuxième direction : nous avons encouragé l'enracinement dans la cité des familles modestes en leur proposant une accession à la propriété populaire et participative.

Pourquoi « participative » ? Parce que nous avons fait délibérément participer les familles à la réalisation de leur intérieur, en les invitant à assumer elles-mêmes l'aménagement de la salle d'eau, la pose des sols, la réalisation des peintures et des tapisseries. Nous avons trouvé à cette formule plusieurs avantages dont le premier est sans nul doute, pour les familles, de pouvoir personnaliser l'horizon et l'atmosphère de leur intérieur — le logement devant être, à notre avis, « l'anti-voiture », c'est-à-dire le contraire

du produit fabriqué en grande série — ; un deuxième avantage : celui qui a participé à la fabrication et à la composition du bien qu'il possède se sent encore plus digne d'en user et plus responsable de son utilisation, et nous avons effectivement constaté que les familles apportaient un soin accru à l'entretien de leur habitation. Enfin, nous avons voulu que les familles prennent une part dans l'effort que nous menons collectivement pour parvenir à les loger et à leur trouver le lieu de leur épanouissement. J'indique que sur les 4 500 logements que nous avons réalisés selon ce procédé, tant en pavillons individuels qu'en petits collectifs, plus de 90 % ont été une réussite complète, et c'est à la fois la fierté de la population et de la municipalité que d'avoir atteint un tel résultat.

La troisième direction était de réserver aux apparences de ces immeubles une architecture d'harmonie et non de discrimination, principes sur lesquels j'ai déjà fortement insisté à propos du plan général d'architecture (1). Nous aurions pu évidemment obtenir de meilleurs résultats encore dans l'aspect des façades, dans leur relief, si nous avions disposé de crédits supplémentaires à ceux que nous accordait la normalisation des prêts de l'Etat. C'est néanmoins la convergence de ces trois directions d'efforts qui a permis d'atteindre à Tours, dans le cadre des 16 500 logements que nous avons construits en dix-huit ans, une unité et une efficacité auxquelles la population n'a pas manqué d'être sensible.

Restait enfin à intégrer dans la cité des catégories très défavorisées par leur condition, composées le plus souvent d'êtres asociaux, parfois alcooliques, déshérités physiquement, malheureux, incapables d'entretenir avec leurs voisins de relations durables. Pour eux, nous avons poussé l'effort d'adaptation du logement à l'extrême. En effet, malgré leur dénuement, nous avons tenu à ce que ces personnes aient des conditions de vie décentes et un minimum de confort. Pour elles,

1. cf supra p. 27.

nos ouvriers municipaux, sous les directives de nos services techniques et du service d'architecture ont donc construit des logements simples, plus simples même que ceux des Habitations à Loyer Modéré : nous leur avons proposé des pièces chauffées par des poêles, des cellules suffisamment vastes d'ailleurs pour faire obtenir l'allocation-logement aux familles et suffisamment solides pour résister aux déprédations auxquelles se livrent parfois les individus désespérés. De plus, nous avons développé un accueil et une sollicitude, notamment de la part de nos assistantes sociales, qui ont déjà porté leurs fruits, puisque notre ville observe une adaptation relativement bonne de ces catégories à la vie tourangelle.

2. Intégration des étudiants.

Il s'agissait, par ailleurs, de bien intégrer les étudiants. Tout d'abord, nous avons voulu répartir le plus harmonieusement possible sur le territoire de la ville les différents établissements d'enseignement, et notamment ceux de l'université ; la Faculté de Droit dans le Centre, la Faculté des Lettres en bordure de la Loire (dans le cadre d'un vaste quartier rénové), la Faculté des Sciences au sein de l'ancien parc de Grandmont au sud du Cher, et l'Institut Universitaire de Technologie le long d'un nouveau boulevard sur le plateau nord de la ville. Quant à la future Faculté de Médecine, elle doit être assez proche de la Faculté des Sciences mais non confondue avec elle, et à proximité du second hôpital d'urgence : l'hôpital Trousseau.

Si nous avons veillé à ne pas grouper les diverses facultés, c'est pour plusieurs raisons. D'abord, nous n'avons pas voulu exposer nos étudiants aux défauts du campus à l'américaine. Qu'est-ce qu'un campus sinon une véritable ville dans la ville, une collectivité qui inflige aux étudiants une vie communautaire forcée autant qu'artificielle, une vie qui, de plus, les sépare de l'ensemble de la population. Au contraire, nous avons voulu que nos étudiants participent à la vie

profonde de la cité, qu'ils se mêlent à la population entière et qu'ils fréquentent les mêmes lieux que leurs concitoyens. Nous avons, en effet, refusé de faire des étudiants des citoyens « à part » ou marginaux et, en les intégrant aux autres éléments de la population, nous avons souhaité qu'ils se sentent solidaires de ceux-ci et éminemment concernés, comme eux, par la vie de la cité.

Je signale, par ailleurs, et pour être honnête, que la ville de Tours n'avait pas les « moyens » d'une politique de campus. Un campus exige qu'on crée en son sein une véritable animation socio-économique d'une part, et culturelle d'autre part. Tours, qui compte actuellement près de 13 000 étudiants, n'aurait jamais disposé des crédits nécessaires à l'aménagement d'un tel « complexe ». En intégrant les étudiants à la vie de la cité, nous les avons fait tout naturellement bénéficier des équipements existants. En outre, nous avons tâché de faciliter leur accès aux manifestations culturelles de la ville, et nous avons tenu compte de la modestie de leurs ressources en pratiquant une certaine décote sur le prix des places des grands spectacles ainsi que sur le prix des transports. Enfin, nous les avons fait profiter de nos brasseries et de nos cafés, dont l'activité nocturne — soit dit en passant — n'est pas pour déplaire à la jeunesse estudiantine. Bref, nous avons voulu faire de nos étudiants des Tourangeaux à part entière.

3. L'intégration des personnes âgées.

Quant aux anciens, ceux qui sont le plus affectés par l'isolement et qui cherchent, à travers le déclin de leurs forces physiques, à se soutenir de la vue, de la vitalité d'autrui, à se soutenir du sentiment de sympathie que les autres peuvent entretenir pour eux, nous leur avons porté une attention toute particulière.

Nous avons commencé, en 1960, par parer au plus

urgent. Il s'agissait en priorité de donner aux vieillards des conditions de vie décentes qui mettent fin au dénuement d'un grand nombre d'entre eux. Nous voulions, par ailleurs, éviter la création, à l'extérieur de la ville, d'un réseau d'hospices et de maisons de retraite assimilables, en définitive, à des « ghettos ».

Au contraire, dès le début, notre objectif a été triple. D'abord, nous avons essayé de déraciner le moins possible les personnes âgées de leur lieu d'origine, de les loger donc au plus près de leur ancien quartier afin qu'elles puissent conserver leurs habitudes, leurs relations et, dans la mesure du possible, leur cadre de vie ; d'autre part, nous avons combattu leur isolement en les faisant participer à la vie collective, c'est-à-dire en intégrant leur logement aux divers logements que nous construisions à travers la cité. Enfin, il s'agissait de leur procurer un logement adapté à la fois à la modicité de leurs ressources et à la modestie de leurs forces physiques.

C'est pourquoi, dès les années 60, nous avons construit tout spécialement pour elles de nombreux logements d'une pièce et demie à deux pièces, en H.L.M. et généralement situés au premier ou au deuxième étage des immeubles ; nous avons cherché à répartir ces logements à travers toute la ville — aussi bien dans les cités du Champ-de-Mars, de la Rotonde, du Sanitas qu'en bordure du secteur à rénover ou à restaurer, dans les questiers Walvein ou Marescot par exemple.

Une deuxième étape, dans notre politique d'intégration, s'est amorcée vers les années 1963-1964, avec la construction, au sein de la ville, de plusieurs « foyers-logements » auxquels furent annexés des restaurants.

Qu'est-ce qu'un « foyer-logements » ?

C'est un ensemble d'appartements d'une pièce ou de deux pièces (quelquefois de trois pièces) spécifiquement conçus pour les personnes âgées et situés en un immeuble à la base duquel se trouvent généralement une salle de restaurant et une salle de détente ou de télévision.

Quels sont les grands avantages de ces foyers-logements ?

Premièrement : le foyer-logements est à l'opposé de l'hospice : le fait d'habiter en appartement permet, notamment, aux êtres de vivre au milieu de leurs meubles et de conserver leurs objets personnels, ceux qui ont été les témoins de toute une vie. Voilà un élément affectif et psychologique capital.

D'autre part, dans les foyers-logements, les personnes âgées ont l'avantage de trouver sur place, si elles le désirent, leur restauration, mais cette possibilité n'est nullement obligatoire et chacun reste libre de prendre ses repas soit en communauté soit individuellement.

En outre, les personnes âgées bénéficient, au sein du foyer, d'une animation très diversifiée, de type « club », destinée à dissiper l'ennui et à briser l'isolement. Ainsi, au foyer, on se connaît, on se fréquente et on s'occupe mais, là encore, on peut s'isoler si on le désire. Le retrait « chez soi » est toujours possible.

Enfin, les foyers sont placés sous l'autorité d'une directrice qui est obligatoirement une infirmière diplômée et qui peut éventuellement dispenser des soins. C'est pour les personnes âgées une sécurité matérielle et morale de première importance.

Il est à noter que ces foyers ne s'adressent nullement à une catégorie privilégiée de la population. Les loyers réclamés sont suffisamment diversifiés pour que les personnes âgées de diverses conditions sociales puissent y accéder. Le prix de la restauration lui-même est particulièrement étudié pour être à la portée des bourses modestes. En outre, les plus déshérités bénéficient de l'appui du Bureau d'Aide Sociale ou encore de l'attribution de l'allocation-logement.

Enfin, l'étape la plus récente de notre politique en faveur des personnes âgées a consisté à bâtir pour elles un certain nombre de pavillons individuels, comprenant trois pièces et tout particulièrement destinés à être loués aux couples de retraités.

L'intérêt de cette formule est bien évidemment le confort que procurent l'indépendance propre au pavil-

lon individuel et l'agrément d'avoir un jardin « à soi ». Mais l'objectif a été, dès le départ, plus ambitieux : il a consisté à prévoir, dans ces logements, une pièce supplémentaire destinée à recevoir des enfants ou des petits-enfants, de telle sorte que régulièrement, en période de week-end ou de congé, le contact puisse être réalisé entre les diverses générations.

Je ne dirai jamais assez le profit que peuvent retirer respectivement les grands-parents et les petits-enfants d'un tel contact. Pour les uns, les personnes âgées, ce contact apporte la fraîcheur, la joie, le renouvellement, la tendresse et, d'une certaine manière, le souvenir de leurs propres enfants. Aux autres, aux petits-enfants, ce contact apporte l'occasion d'être particulièrement choyés, gâtés, et de connaître, par le récit de l'aïeul, l'histoire de ses propres parents aussi bien que les contes et les légendes d'autrefois. Cette transmission orale du passé est, à mon avis, primordiale pour la constitution de la personnalité de chacun d'entre nous. Indépendamment de cela, la prise en charge momentanée des enfants par les grands-parents procure aux parents une détente qu'il ne faut pas sous-estimer. L'expérience n'en est pour l'instant qu'à ses débuts, mais elle est concluante, et tous les avantages que procure cette formule sont autant d'encouragements à la développer à l'avenir.

Le deuxième volet de notre politique d'intégration des anciens dans la cité et de lutte contre leur isolement a été d'encourager concrètement leur mobilité à travers la ville.

Pour cela nous avons mis au point une politique de transports en commun qui tienne compte de leurs ressources et qui leur permette de se déplacer aussi souvent qu'ils le souhaitent, grâce à des conditions financières particulièrement avantageuses.

En premier lieu, nous avons considérablement abaissé pour eux le prix des transports de telle sorte que, grâce à un forfait mensuel plus que modique (1),

1. 6,00 F en janvier 1977.

ils puissent être transportés sur toutes les lignes, à toutes les heures — et même le dimanche — à travers la ville.

En second lieu, pour ceux d'entre eux — encore nombreux — qui habitent les quartiers anciens, nous avons créé un réseau de desserte de ces quartiers constitué par des minibus électriques. Ceux-ci ont l'avantage sur les bus thermiques traditionnels de n'être ni polluants ni bruyants et d'être adaptés par leurs dimensions au passage dans les rues étroites du vieux Tours. Ces bus, d'autre part, s'arrêtent à la demande et, par leur faible contenance (vingt-cinq personnes) permettent des relations humaines entre les passagers.

Enfin, notre politique d'intégration s'est doublée de mesures complémentaires, plus ponctuelles mais non négligeables. Ainsi, nous avons tenté par tous les moyens d'encourager d'heureuses initiatives privées de la part des commerçants et de la part des comités de quartier pour organiser, avec l'appui du Bureau d'Aide Sociale et de la Municipalité, des repas périodiques dans les quartiers et un grand banquet annuel dans le centre de la ville. Ces manifestations visent certes à faire passer à nos aînés d'agréables moments au cours desquels ils puissent évoquer ensemble leurs souvenirs, mais nous avons surtout voulu qu'elles soient le témoignage des sentiments que nous leur portons : nous avons tenu, par là, à honorer nos Anciens, car il n'y a pas, à notre avis de civilisation sans le respect de ce capital de valeur que représente une vie près de sa fin.

Si j'ai encouragé cette intégration des Anciens dans la cité et souhaité qu'une osmose se produise aussi souvent que possible entre la « philosophie » des personnes âgées et la vitalité des générations plus jeunes, c'est parce qu'un tel rapprochement m'est apparu, à l'expérience, profondément salutaire et apprécié de tous.

CHAPITRE II

L'INTEGRATION DE LA NATURE DANS LA CITE

La qualité de la vie ne consiste pas seulement en la qualité des rapports humains. Elle englobe aussi la qualité de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, la cité a dû procéder à une autre forme d'intégration : celle de la nature. Cet objectif, si séduisant, n'est cependant guère facile à réaliser.

D'abord parce qu'il faut une nature spécifique pour la ville. Toutes les espèces d'arbres ne résistent pas avec des chances égales à la poussière, au gaz délétère, à la macadamisation, au revêtement du sol par les tapis d'asphalte, d'enrobé ou de béton. L'une des premières préoccupations de notre cité a donc été de choisir des espèces rustiques, robustes, susceptibles précisément d'être plantées n'importe où et en dépit des pollutions : c'est ainsi que nous avons planté aux quatre coins de la cité des lauriers, des berberis, des platanes, des acacias, un certain nombre de peupliers, de saules pleureurs, des pyracantas, et, jusqu'à présent, tous ont assez bien résisté. Mais il ne suffit pas de planter en points dispersés. Il faut également planter de façon dense, sous forme de véritables bosquets, si l'on veut créer de vraies réserves d'oxygène et de calme.

Or là se pose un délicat problème, d'ordre financier. En effet, il est nécessaire que les villes réalisent une politique foncière pour réinstaller la nature dans le périmètre aggloméré. Cependant, tout le monde sait le prix que peut coûter le terrain au sein de la ville. Il faut donc — c'est presque une gageure — que les maires consentent à faire des sacrifices financiers, de telle manière que la rentabilité visée ne soit pas une rentabilité purement financière, mais soit aussi une rentabilité « biologique » liée à la qualité de la vie. Savoir opérer des choix de rentabilité, c'est-à-dire oser sacrifier des considérations d'intérêt à des considérations de qualité, et consacrer des espaces, si chers soient-ils, à la verdure plutôt qu'à la construction, tel est le devoir des maires surtout à une époque où les équilibres naturels semblent, plus que jamais, compromis par une industrialisation croissante.

Aménager des espaces verts est un point, mais il faut aller encore plus loin. Il faut permettre à toutes les couches de la population d'aborder les parcs librement, c'est-à-dire de s'ébattre sur les pelouses. Là, je dois reconnaître que j'ai changé de politique au cours des six dernières années. En effet, je pensais auparavant qu'il était préférable, pour l'état du gazon, de le préserver du piétinement des hommes. Je suis devenu partisan de l'accès de la population aux pelouses le jour où je me suis rendu compte qu'à partir du moment où l'on offrait une surface d'espaces verts proportionnée à la densité de fréquentation, l'herbe ne disparaissait plus. Contrairement à Attila, lorsqu'un enfant passe à Tours, l'herbe repousse sous ses pas... De plus, il fait si bon sentir l'herbe sous son pied quand on est en ville ! Je pense ici aux enfants citadins qui, plus que les adultes, ont besoin de ce contact avec la nature. C'est d'ailleurs un plaisir pour moi de dire qu'à Tours, dans un vaste centre aéré de vingt hectares, les enfants pourront bientôt pénétrer dans un herbier d'un demi-hectare où, à ciel ouvert, seront concentrées toutes les

essences de notre région. Dans cette zone mise à leur disposition, ils pourront semer, planter, récolter, étudier l'évolution des végétaux, et même créer leur propre « livre de flore ». Un peu comme au temps de Jules Ferry où, sous la direction du maître, les élèves composaient leur herbier personnel.

Dans le même esprit, nous avons acquis, au sud-est de Tours, une surface de forêt et de landes de trois cent cinquante hectares (1) dont un tiers est déjà livré à la fréquentation de la population le samedi et le dimanche. Les forêts sont à environ dix minutes d'auto ou de car du centre-ville, et elles sont déjà fréquentées par des milliers de personnes.

Enfin, nous avons offert au public le tour des lacs, aménagé des promenades le long des fleuves, élevé des digues-jardins (2), bref : proscrit la circulation des véhicules en un grand nombre d'endroits où le Tourangeau peut, par conséquent, librement flâner et se détendre.

Un dernier mot sur notre « politique de la nature » : j'ai jugé bénéfique d'associer concrètement la population à notre effort d'intégration de la nature au sein de la ville. J'ai notamment invité les habitants à assumer eux-mêmes une part de cet effort en venant participer sur le terrain à la plantation. C'est ainsi qu'en mars 1969 une partie de la population jeune et active, encadrée par nos jardiniers, procédait aux premières plantations annuelles. Puis nous avons réitéré cette expérience au fil des années. Je me souviens particulièrement de cette matinée de novembre 1970 où, malgré un déluge qui s'était abattu sur les terres huit jours auparavant, nous avons regroupé environ trois mille personnes sur une surface de plus de vingt hectares. Certes, les plantations n'ont pas entièrement donné le résultat escompté en raison, d'ailleurs, de la nature du terrain qui était tout à la fois tassé et inondé, mais

1. Le bois des Hâtes et la forêt de Larçay.

2. Dignes de la rive gauche du Cher.

les efforts ainsi déployés n'ont pas été entièrement perdus ; on a même fait, ce jour-là, planter des houx à des journalistes parisiens — et ces houx ont d'ailleurs largement prospéré depuis !

En fait, par sa participation active, nous avons voulu associer le peuple à l'effort considérable que représente pour une ville la sauvegarde ou la réinsertion de la nature dans le tissu urbain ; nous avons souhaité qu'il en prenne conscience concrètement, directement, physiquement.

Mais, au-delà des apports vivifiants d'un milieu naturel progressivement régénéré, notre politique des espaces verts s'est aussi donnée pour ambition de sensibiliser la population à la beauté des sites plantés et fleuris. Nos paysagistes et jardiniers municipaux ont heureusement multiplié les choix de fleurs, d'arbustes et d'arbres selon les contrastes ou les harmonies de leurs formes et de leurs couleurs, créant partout, le long des artères, au cœur des carrefours, au bord des fleuves et des lacs, des horizons dont la beauté porte chacun à l'admiration et à une secrète joie de vivre.

CHAPITRE III

L'INTEGRATION DE L'AUTOMOBILE DANS LA CITE

On ne peut plus traiter la circulation des véhicules dans une cité-carrefour telle que Tours dans le cadre de problèmes aisés à maîtriser mais selon les dimensions de véritables défis.

Certes, pour accélérer les vitesses de déplacement, notamment aux heures dites de pointe, éviter les embouteillages, renforcer la sécurité générale, tempérer le bruit, les moyens classiques ont été employés à Tours comme ailleurs : mise en sens unique de la circulation dans de nombreuses rues en raison de leur étroitesse ou de leur tracé, particulièrement utile à la jonction de quartiers éloignés, ouverture de voies à desserte rapide et de large gabarit, construction de ponts au-dessus des voies ferrées, puis sur le Cher et sur la Loire, réaménagement de nombreux carrefours à niveau unique ou à niveaux séparés, installation de multiples feux clignotants ou tricolores.

Cependant, pourquoi les problèmes ne sont-ils jamais résolus et se transforment-ils en un véritable et redoutable défi ? Tout d'abord en raison de l'augmentation régulière et pratiquement sans limites du

nombre de véhicules automobiles. Trois faits majeurs expliquent cette croissance continue.

En premier lieu, la multiplication des véhicules utilisés par chaque famille dont les membres ne travaillent ni sur les mêmes lieux ni aux mêmes heures. Ensuite, c'est l'extrême souplesse d'emploi de l'automobile, parfaitement adaptée à l'expansion de la ville ; non seulement la liaison travail-domicile est relativement aisée quels que soient la distance et l'itinéraire mais encore l'automobiliste n'hésite pas à utiliser son véhicule pour des déplacements si mineurs qu'ils deviennent injustifiés. Enfin, la cité centrale devient le carrefour de toutes les liaisons utiles à la desserte d'une agglomération de plus en plus vaste au moment même où, selon un saisissant paradoxe, le centre tend à se dépeupler. C'est en effet dans la ville centrale, la plus dense, que sont utilisés les équipements de qualité aptes à satisfaire d'importantes clientèles : commerces des grandes artères, cités administratives, établissements d'enseignement technique et supérieur, bibliothèques, théâtre, cinémas, palais des sports, services hospitaliers. La croissance des flux de véhicules est enfin constamment renforcée par les progrès économiques et technologiques ; l'un des meilleurs exemples des résultats d'une telle évolution est l'accroissement des poids lourds en nombre et en tonnage (1).

Comment réagir dès lors contre la pollution, le bruit, la confusion, l'insécurité et le ralentissement général des flux de circulation qui résultent de cette croissance sans limite ? Toute politique d'ouverture de voies nouvelles, de construction ou d'aménagement d'ouvrages d'art, même si elle est menée d'une manière méthodique et avec détermination, finit par révéler son inadaptation, par s'essouffler ou se disqualifier. On en comprendra aisément les raisons : l'insuffisance de superficie du territoire ou bien la densité des établissements humains, immeubles, ate-

1. En moyenne, 23 000 passages de poids lourds à Tours, sur l'autoroute A 10, chaque semaine, en 1974-1975.

liers, écoles... incompatibles avec les percées ou les élargissements d'artères, l'enlaidissement progressif et difficilement soutenable, provoqué par la pesanteur sombre des viaducs-toboggans ou parkings-silos barrant parfois entièrement les perspectives ou écrasant les silhouettes des quartiers traditionnels qu'ils dominent ; enfin, le coût des équipements de circulation ou de stationnement qui tend à devenir insupportable. Un kilomètre de rocade à quatre voies en site urbain implique un investissement de 13 millions de francs ; une place de parking-silo ordinaire atteint 25 000 F, un emplacement de parking automatique 40 000 F. Un pont sur la Loire (528 m) coûte à lui seul ce que dépense la cité entière pendant deux ans pour l'éducation ; ce même pont, en moins de trois années, est déjà saturé aux heures de pointe !

Comment relever le défi ? Agir en profondeur sur les causes conduit à intervenir directement sur les plans d'urbanisme afin de limiter au minimum le nombre des transports de personnes et d'écourter les distances à parcourir. Il faut donc projeter et réaliser un rapprochement ou une véritable juxtaposition de l'espace réservé aux quartiers d'habitation et des secteurs destinés à l'industrie, à l'artisanat et aux services (1). L'opération pour séduisante qu'elle

1. Une telle volonté de rapprochement entre les zones d'habitat et les zones réservées au travail, notamment aux usines et aux bureaux, a été bien illustrée à Tours.

— Au sud de la ville, la zone industrielle du Menneton a été organisée au voisinage du premier quartier des Rives du Cher. 850 emplois ont été créés et 2 325 logements construits.

— Au nord de la Loire, le vaste ensemble des quartiers neufs : Chateaubriand, avenue de l'Europe, Grand Sapaillé, Grandes Roches, Hautes Bruères, les Douets, groupant 5 000 logements s'étend de part et d'autre d'un premier site industriel de 100 hectares où ont été créés plus de 3 500 emplois.

— Au centre de la cité, le quartier d'affaires du Champ Girault va rassembler, en ses bureaux, quelque 1 850 emplois alors que sociétés d'économie mixte et promoteur privé y auront construit près de 600 logements.

— Les vastes quartiers des Fontaines et de la Belle-Fille en voie d'aménagement et composés de plus de 4 500 logements recevront l'implantation de près de 800 emplois, notamment de bureau.

soit n'en soulève pas moins de sérieuses difficultés.

Les établissements industriels et artisanaux doivent être soigneusement sélectionnés afin que les nuisances que provoquent leurs activités — pollution et bruit — ne puissent compromettre les équilibres de vie des quartiers voisins.

Entre les demeures, les ateliers, les usines, les écoles, doivent être plantées des surfaces suffisamment vastes pour aérer la composition de l'ensemble ; la beauté du développement de nombreux rideaux d'arbres et d'arbustes est indispensable pour atténuer la violence du contraste entre les silhouettes des usines et celles des immeubles ou des maisons individuelles. Cependant, ces espaces verts séparatifs, donc dispersés et souvent discontinus, ne peuvent être aménagés en jardins ou en parcs publics alors même que leur étendue implique de coûteux achats de terrains.

Autre difficulté : l'organisation de la circulation entre la zone réservée au travail et les nouveaux quartiers. De nombreux camions et poids lourds doivent accéder aux usines : leur circuit fait peser l'insécurité sur les artères de liaison entre les quartiers et le site industriel. Il en résulte la création de tout un système de signalisation et d'aménagement de carrefours, création souvent complexe et toujours coûteuse. Cependant, le rapprochement des quartiers de l'ensemble des secteurs industriels ou artisanaux, malgré les inconvénients qu'il comporte, constitue une solution d'urbanisme efficace mais qui doit être complétée par une autre mesure très utile : la décentralisation des équipements de première nécessité, commerces, agences postales, administrations ou organismes financiers, bibliothèques, gymnases... La répartition ordonnée de ces équipements évite les déplacements d'usagers vers le centre et contribue à intensifier la vie collective des quartiers.

On peut aller encore plus loin dans la volonté de maîtriser les difficiles problèmes de circulation en traçant fermement des limites à la croissance de la

ville. Elles sont de deux ordres : démographique et urbanistique. Si l'on veut éviter une progression excessive du flux de circulation automobile, il faut avoir le courage de limiter le nombre d'habitants qui s'installent dans le site naturel de la ville et les communes voisines de l'agglomération. Les prévisions d'accroissement de la population doivent être prudemment établies surtout lorsque le développement économique devient, en temps de crise, plus irrégulier et plus aléatoire risquant de provoquer un déséquilibre inquiétant entre la capacité d'accueil à de nouveaux habitants et la capacité plus réduite à leur offrir des emplois. En conséquence, une décision politique s'impose : limiter volontairement l'effort d'équipement en fonction d'un accroissement démographique contrôlé. Encore faut-il que le plan d'urbanisme porte la trace de cette volonté ; le maintien, voire l'extension d'une sorte de « ceinture verte » composée de prairies, de champs cultivés, de jardins, de landes, de bois et de forêts situés autour de l'agglomération deviennent nécessaires de manière que le long d'une telle zone naturelle, l'habitat de plus en plus dispersé depuis la cité centrale cesse de s'étendre (1). Toutes ces mesures permettent de s'attaquer à une multiplication excessive des transports à travers la trame de la cité et visent à écourter les distances et les temps de parcours ; à ce niveau, l'action est menée directement sur le plan d'urbanisme.

Mais ne faut-il pas agir sur l'organisation des voies de circulation afin de réduire la confusion qui règne sur un même espace entre les différents moyens de transport ? Et tout d'abord sur un plan horizontal. Un peu partout, en France et dans de nombreux pays industrialisés, se multiplient les voies piétonnes, les pistes cyclables, les voies d'autobus qui ont été créées en fonction d'un même objectif : séparer

1. Le schéma d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération de Tours prévoit environ 340 000 habitants en l'an 2000 et prescrit le respect d'une ceinture verte sur les plateaux environnants.

les circulations des piétons et des différents véhicules, libérer bon nombre de voies d'un stationnement paralysant afin de rendre les déplacements plus rapides et plus sûrs grâce à l'utilisation d'espaces propres à chaque moyen de locomotion. L'attrait de la rue piétonne est vif !

Par contre, une telle réalisation reste délicate. Elle dépend de la largeur de la rue elle-même, de la densité de ses commerces, de l'attraction ou de la répulsion des artères auxquelles elle aboutit. Le piéton s'écarte des espaces urbains où il ressent sa solitude ou la monotone succession des immeubles aux façades sans commerces ; il fuit la « rue minérale ». En revanche, il est attiré par la foule ou la cohue des rues étroites, par la diversité pittoresque des vitrines et des éventaires ; il y perçoit avec plaisir la chaude atmosphère de tous les souks du monde. Mais une autre difficulté majeure surgit : le piéton n'étant de nos jours qu'un automobiliste privé temporairement de sa voiture répugne à se déplacer dans les rues normales sur de longues distances, dans un milieu d'ailleurs bruyant, pollué et encombré et qui, en fait, lui refuse tous les agréments de la marche. C'est pourquoi il aime tant fréquenter la rue piétonne mais à la double condition d'y accéder grâce à un véhicule de transport, individuel ou collectif, et d'en repartir par le même moyen et sans encombre. Quant aux pistes cyclables, aux voies réservées aux autobus, il est impossible en milieu urbain dense de les tracer si l'artère n'est pas entièrement dégagée de son stationnement. Par conséquent, toutes les voies réservées à un seul type de circulation ne peuvent être ouvertes qu'en aménageant le plus près possible de leur tracé un ensemble de parcs de stationnement tantôt superficiels, tantôt en silos (1).

1. C'est pourquoi, en prévision de rues piétonnes situées dans le centre-ville, ont été construits les parkings-silos de Champ-Girault : 750 places - et du complexe Heurteloup : 223 places.

Ces parcs, pour être attractifs vis-à-vis d'une large clientèle d'automobilistes, doivent être gérés de telle manière que leurs tarifs de stationnement soient inférieurs ou tout au plus égaux à ceux des parcmètres environnants. Il est impossible d'aboutir à un tel résultat si l'on répercute le coût généralement élevé du parc lui-même, en particulier lorsqu'il s'agit d'un silo, dans le tarif horaire ou dans le prix de l'abonnement. Dès lors, il faut considérer le parc de stationnement de la même manière qu'une voie publique, qu'une place publique, qu'un pont ou qu'un toboggan. Le coût de son aménagement doit être couvert par l'impôt, c'est-à-dire par la contribution de chaque habitant qui d'ailleurs, tôt ou tard, aura besoin du parc de stationnement soit pour accéder commodément à son lieu de travail, soit pour fréquenter les établissements commerciaux, scolaires ou culturels du centre-ville. Quant à la gestion du parc, elle doit être prise directement en charge par la cité afin d'être proposée au public sans but lucratif.

Telles sont les difficultés et les solutions pratiques que comporte toute politique sérieuse de séparation des circulations sur un plan horizontal. Est-il possible de procéder à la même tentative de séparation sur un plan vertical ? A cet égard, une expérience peut parfaitement réussir : celle de la dalle piétonne ; construite au pied des immeubles de logements collectifs, la dalle de béton recouverte d'asphalte, ornée de jardinières, percée de véritables puits où sont plantés les arbres, constitue une sorte de vaste rue qui s'amplifie en place publique et sous laquelle sont stockées sur un ou plusieurs niveaux les automobiles. Elle donne au piéton l'assurance d'une sécurité et d'une quiétude complètes et l'encourage à l'effort naturel de la marche sans trop l'éloigner de son automobile. Son inconvénient : le prix de l'ouvrage vient s'ajouter au coût du terrain et de la construction des immeubles et son financement n'est pas réglementairement assuré dans le cadre des projets

d'aménagement des quartiers neufs. En fait, la dalle piétonne est une véritable rue ; et, pour une part importante de son coût, pour la totalité du prix de son entretien, elle est à la charge de la collectivité (1).

Relever le défi que lance l'introduction de l'automobile dans la cité des hommes, c'est aussi agir directement sur la nature et l'emploi du véhicule.

Pendant de nombreuses années et malgré les réactions souvent justifiées des partisans du transport en commun, l'automobile par son autonomie et sa souplesse d'emploi dans le temps et dans l'espace sera très largement utilisée d'autant que, par l'importance de sa production et par l'intense courant d'affaires que détermine son commerce, elle restera l'un des éléments clés de l'économie française. En revanche, il est aberrant d'observer que les progrès techniques si utilement poussés, dans le cadre de l'industrie automobile, en matière de sécurité et de confort, ne se réalisent qu'avec une lenteur et une mollesse dérisoires dans le domaine de la pollution et du bruit.

Pourquoi ne pas agir avec vigueur au stade du constructeur pour exiger, voire imposer un filtrage efficace des gaz délétères : oxyde de carbone et benzo-pyrène, et une insonorisation beaucoup plus poussée des moteurs thermiques quelle que soit leur puissance. Certes, il en résulterait un accroissement du prix d'achat, et du coût de l'entretien du véhicule qui perdrait peut-être par ailleurs en légèreté et en vitesse. Mais il est inadmissible de tolérer en matière de transport des nuisances — parfois insupportables dans les grandes concentrations urbaines — alors qu'on commence à les combattre avec quelque résolution dans le domaine industriel.

La hausse des prix n'est pas un argument sérieux. N'a-t-on pas fait progresser sensiblement le coût de

1. Deux dalles de ce type ont été construites et aménagées à Tours. Celles des quartiers de Rochepinard et des Fontaines. Elles sont ouvertes au public et entretenues directement par la ville.

la construction depuis deux décennies en exigeant l'application de nouvelles normes de sécurité et de confort nécessaires à l'amélioration de l'habitat ? Ne vient-on pas d'imposer de nouvelles mesures d'isolation des immeubles contre le bruit, contre les déperditions de chaleur, notamment pour éviter les gaspillages d'énergie ? Il faut donc mobiliser à fond la recherche appliquée non seulement pour maîtriser les problèmes actuels posés par l'usage des véhicules à moteur thermique mais encore pour préparer la voie à l'apparition d'une nouvelle génération de moyens de transport basés sur l'énergie d'avenir : l'énergie électrique. Il s'agit cette fois de supprimer complètement la pollution et le bruit à l'origine même de la force de déplacement du véhicule quelle que soit sa nature : automobile, petit car ou autobus. On fait déjà circuler des véhicules électriques de service dans les hôpitaux, des automobiles électriques sur de faibles distances et des cars électriques dans le cadre d'une expérience urbaine (1).

Certes, les batteries utilisées dans tous les cas sont encore trop lourdes par rapport à la charge utile ; le rayon d'action des véhicules est trop faible, le confort intérieur lié à la conception de la carrosserie est insuffisant ; le coût est trop élevé par rapport à la qualité des services rendus.

En contrepartie, quels avantages à exploiter ! Les véhicules se déplacent silencieusement et ne provoquent aucune pollution. A terme, l'énergie électrique évitera la dépendance trop étroite de notre pays vis-à-vis des Etats producteurs de pétrole, dépendance dont les inconvénients éclatent dans les manifestations de notre crise économique.

Concluons. L'intégration de l'automobile dans la cité n'est réalisable qu'en mettant en application une politique hardie conduisant les responsables — tech-

1. Actuellement, dans l'ensemble des anciens quartiers du secteur sauvegardé se déroule une expérience positive avec 6 cars électriques « Sovel » avec l'appui de l'E.D.F. et des administrations centrales.

niciens et élus — à agir vigoureusement sur l'évolution du plan d'urbanisme, sur l'organisation de circulations séparées, sur la technologie des moteurs et sur la vulgarisation d'une nouvelle source d'énergie. Seule la synthèse courageuse et difficile de toutes ces initiatives aboutira à faire des moyens de transport modernes de véritables fonctions urbaines, bien maîtrisées, profondément utiles aux échanges et compatibles avec la sauvegarde de l'environnement. Deux séries de moyens doivent être mis au service de cette politique par les pouvoirs publics : la première série, celle de mécanismes de financement à long ou très long terme (vingt, trente, quarante ans), destinés à la réalisation des ouvrages d'art, des parcs de stationnement, des voies et des dalles piétonnes, des pistes exclusivement réservées aux transports en commun. La seconde série concerne la création d'un institut de recherche appliquée au milieu urbain destiné à lancer vigoureusement un programme de réalisations technologiques portant sur les moteurs, les batteries et les carrosseries de véhicules électriques.

La volonté politique de l'Etat et des cités doit s'exercer avec audace et méthode en un tel domaine. Elle conditionne l'approche et la réalisation de nouveaux équilibres de vie ; elle placera réellement la machine au seul service de l'homme.

CHAPITRE IV

L'INTEGRATION DE L'ECONOMIE DANS LA CITE

L'économie, c'est-à-dire l'ensemble des activités de l'industrie, de l'artisanat, du commerce et des services dépend largement de l'organisation des entreprises, de l'action de l'Etat, de l'évolution des échanges internationaux. L'économie peut-elle être réellement influencée par une politique locale ? Peut-elle, et à quelles conditions, être prise en compte dans les plans d'urbanisme, dans les programmes d'éducation et de formation professionnelle, dans le système des transports, et... dans l'établissement de l'impôt local ? Dans quelle mesure les élus peuvent-ils agir sur les entreprises et les services ?

La cité, par la conception et l'usage de son plan d'urbanisme, doit d'abord se fixer une politique de répartition de l'espace entre les diverses séries d'activités économiques. La première des règles est d'offrir un choix réel d'implantation à l'industriel, à l'artisan, au promoteur de service ; ces chefs d'entreprises, d'ailleurs approuvés en cela par leurs personnels, aiment comparer les caractères spécifiques de tous les sites d'emploi dans la cité avant de prendre leur décision. Les sites doivent donc profondément

différer les uns des autres. L'un, de faible surface mais parfaitement relié aux services administratifs, à la gare, à une bretelle autoroutière, sera organisé en quartier d'affaires et sera le siège d'une forte densité de bureaux et de commerces affectés à des services privés ou publics nombreux (1). L'autre, au contraire, situé non loin du centre de la ville, environné de bois, sera choisi pour y étaler largement des bâtiments administratifs et ne sera occupé que par un seul organisme qui exigera d'ailleurs une réserve de sol supplémentaire pour réaliser ses futures extensions (2). Le site industriel, tracé en un paysage banal mais très étendu et très ouvert, sera par contre parfaitement desservi grâce à la proximité d'une route nationale, d'une ligne de chemin de fer ou d'un aérodrome ; les conduites d'eau et de gaz à grand débit l'atteindront sans encombre (3). La seconde règle est d'aboutir à une juxtaposition équilibrée entre les quartiers d'habitation et les sites de travail ; c'est la disposition la plus efficace pour réduire les servitudes de transport.

D'autres équilibres sont à respecter quant à la nature et aux dimensions des entreprises. Je n'ai jamais cru à l'efficacité des grandes concentrations industrielles pour animer l'économie d'une ville. Outre qu'elles sont difficilement gouvernables et laissent parfois éclater en leur sein de graves conflits sociaux, elles peuvent provoquer, quand la crise économique les frappe et les conduit à licencier une partie de leur personnel, de sérieuses difficultés de reclassement sur place. A la grande industrie, trop dangereusement concentrée, il faut préférer le rassemblement en une même ville de toute une série de petites et moyennes

1. Je pense ici au quartier d'affaires du Champ Girault, aménagé près de la gare de Tours et qui groupe plusieurs milliers de m² de bureaux et 600 logements.

2. J'évoque ici le site de travail les Donets, au nord de Tours où sera implanté un centre national de formation des télécommunications.

3. Il s'agit ici du site industriel de Tours-Saint-Symphorien d'une surface de 100 hectares. 3 500 emplois y ont été créés.

entreprises, fortes de 10 à 500 postes de travail de nature très différente allant du bâtiment et des travaux publics à la mécanique ou à la métallurgie légère, de l'électronique et des laboratoires à l'industrie alimentaire et à l'informatique. Par la diversité de leur production et de leurs dimensions, la stabilité de leur organisation, elles déterminent une véritable force économique. Elles peuvent encore, en raison du souci d'information et de concertation qui marque les relations humaines dans leurs différentes structures, prolonger les traditions de travail bien fait, de conscience professionnelle, de fidélité à l'entreprise qui ont caractérisé depuis deux siècles l'évolution de l'économie française. L'influence d'un tel état d'esprit est capitale pour l'évolution des mentalités ; elle contribue à favoriser l'enracinement des citoyens et à créer un véritable climat de paix et de concorde sociales.

Comment assurer un autre équilibre, plus subtil mais aussi important, celui des créations et des demandes d'emploi ? A quoi bon le cacher ? La venue de nouvelles entreprises décentralisées est aléatoire sinon très difficile. D'abord parce que les cités de la banlieue parisienne, conscientes des progrès du chômage dans leur région, résistent avec vigueur aux tentatives de transfert de leurs usines ou de leurs services ; ensuite, parce que les interventions systématiques des responsables de l'aménagement du territoire écartent des zones proches de Paris les projets d'implantation pour les reporter vers les zones où l'état de l'emploi est apparemment plus critique, en utilisant à cette fin l'attrait quasi irrésistible des promesses ou des distributions d'importantes primes d'investissement. L'avenir économique de nos cités n'est plus dans la décentralisation, d'ailleurs trop souvent oublieuse du transfert de ses sièges sociaux mais dans le maintien, l'expansion et la création d'entreprises artisanales ou industrielles locales. Comment aboutir au maintien d'activités menacées soit par des erreurs de gestion, soit par une réces-

sion propre à ces activités elles-mêmes sur l'ensemble du pays, soit encore par le progrès technique qui impose souvent un renouvellement des hommes, de leurs méthodes et de leurs machines ? Comment encourager l'esprit d'entreprise et préparer les extensions de bâtiments, les acquisitions de matériel ou les recrutements de personnel à partir des seules initiatives de la cité ? Aucune disposition systématique n'existe dans ce domaine. Il s'agit plutôt de mettre en place un dispositif de rencontre et de concentration efficace entre les responsables locaux : entreprises, chambres professionnelles, élus de la cité, représentants du gouvernement et des administrations sociales et fiscales, comité d'expansion économique, afin d'intervenir cas par cas à tous les niveaux où le sort ou l'expansion des entreprises est en jeu. Il s'agit en fait de promouvoir, notamment en temps de crise, une politique d'appui permanent à l'économie industrielle et artisanale locale.

Mais, allons plus loin. Chaque cité doit aussi se donner une vocation particulière en ce qui concerne les services. Par nature, la cité est un foyer de civilisation et de culture ; elle doit donc exercer un rôle formateur qui lui soit spécifique. Toute ville universitaire devrait servir de siège à des écoles professionnelles, servir de point d'appui au développement des services hospitaliers, des services de recherche appliquée, à la création d'unités de formation professionnelle reliées aux facultés (assurances, banques, commerce extérieur, Sécurité sociale...) et pratiquant l'enseignement alterné concrétisé par de nombreux stages en entreprises. La politique économique de la cité doit s'étendre également aux services d'accueil aptes à favoriser un véritable essor commercial. Il s'agit en premier lieu des foires, des salons, des congrès, des festivals : toutes initiatives susceptibles d'attirer pour un séjour productif de nombreuses clientèles nationales ou étrangères.

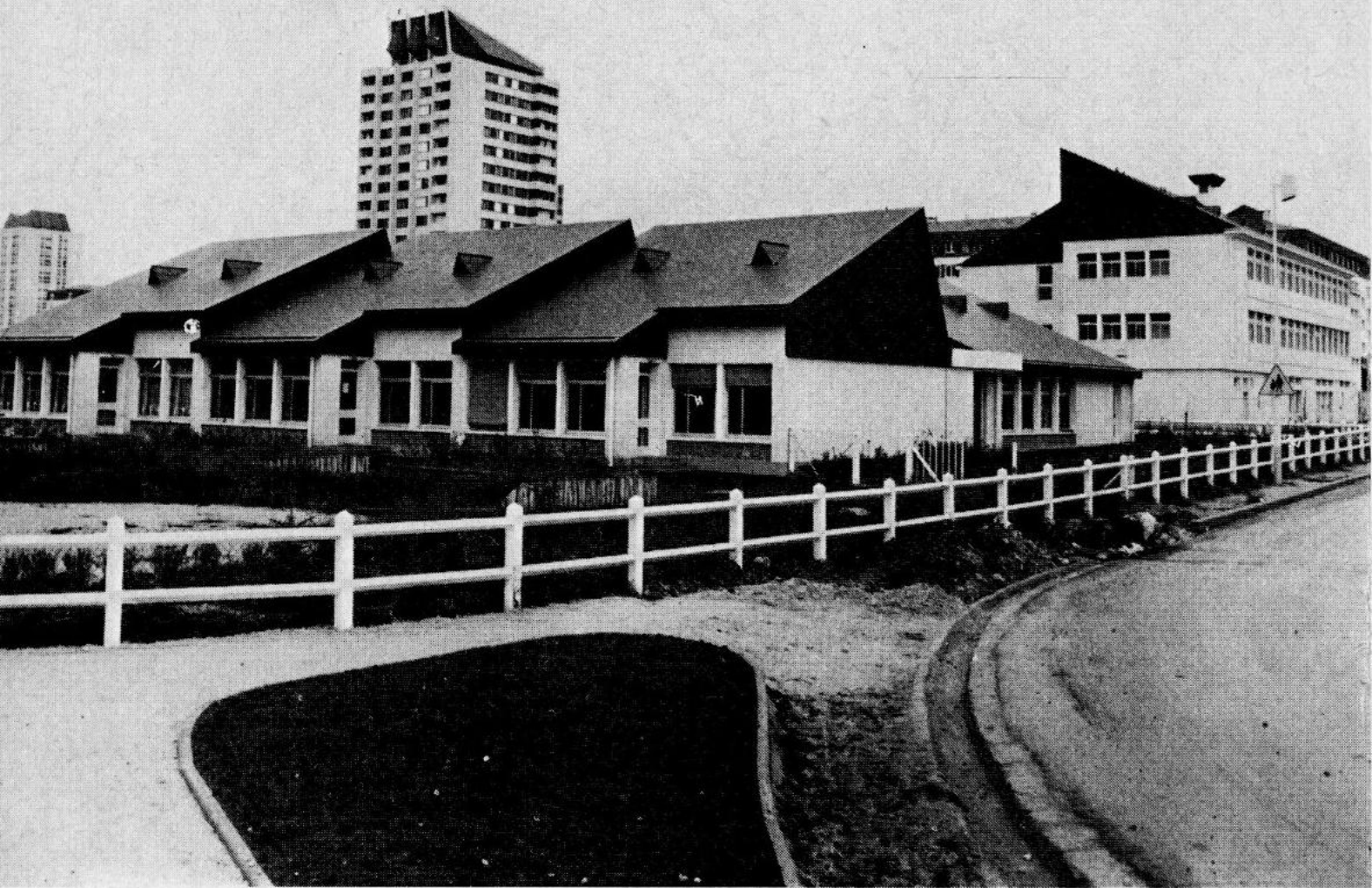
Par quels moyens servir l'intégration de l'économie dans la cité ? Un véritable service des affaires écono-

miques créé dans le cadre des activités municipales, doté de crédits substantiels, doit se livrer à des enquêtes, à des études de marché, à des prospections d'entreprises nouvelles. En liaison avec les organismes comme la jeune chambre économique ou le comité d'expansion départemental, il peut utilement rapprocher les études de programmation des emplois à venir dans l'économie locale des études de l'Education Nationale portant sur la formation professionnelle afin de mieux adapter la demande à l'offre d'emploi.

Cependant, et surtout en période de crise, la véritable intégration de l'économie implique une concertation et une entente sans faille entre les responsables des milieux professionnels et les élus locaux

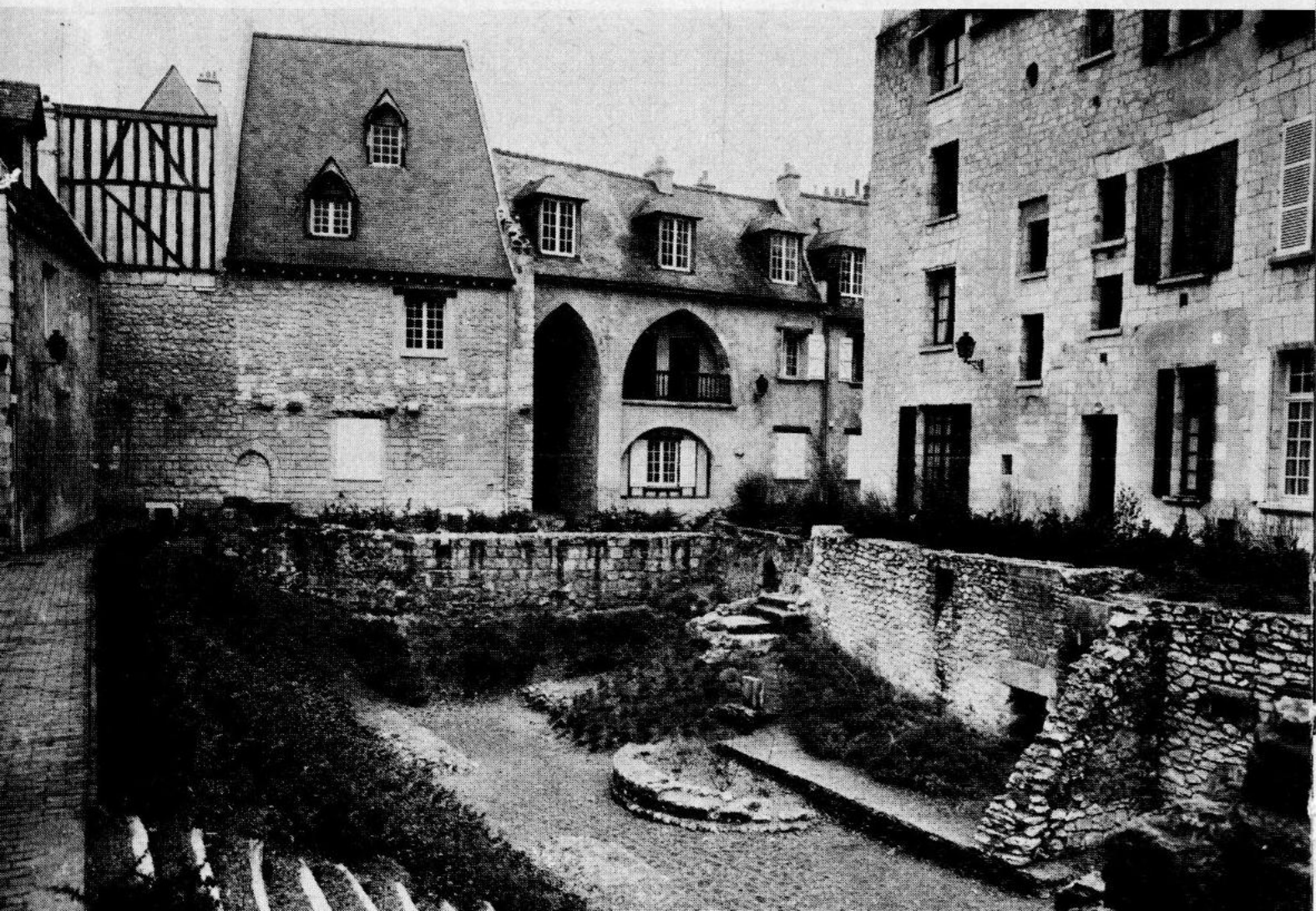


Le quartier de Rochepinard en bordure nord du Cher. Les circulations automobiles y sont séparées des circulations piétonnes. Face à la rivière, des jardins en cuvette, exposés au sud, sont parfaitement abrités. Au premier plan, la Roseaie du Parc des Foires et Expositions. (R. Arsicaud & Fils.)



L'école maternelle Giraudoux dans le quartier des Fontaines. (*R. Arsicaud & Fils.*)

Au cœur du quartier restauré sur un site archéologique fouillé, un jardin a été aménagé, havre de silence enserré entre les maisons historiques. (*R. Arsicaud & Fils.*)



Le Festival International de Chant Choral multiplie les manifestations dans les quartiers de la ville. Ici dans le vieux Tours restauré, place Plumereau. (Sylvain Knecht.)



Un exemple d'équipement sportif intégré : le stade des Tourettes avec son terrain de rugby, son terrain de football, ses équipements d'athlétisme dont une piste en "rubkor" (caoutchouc), sa piscine tous temps et ses jardins. (R. Arsi-caud & Fils.)

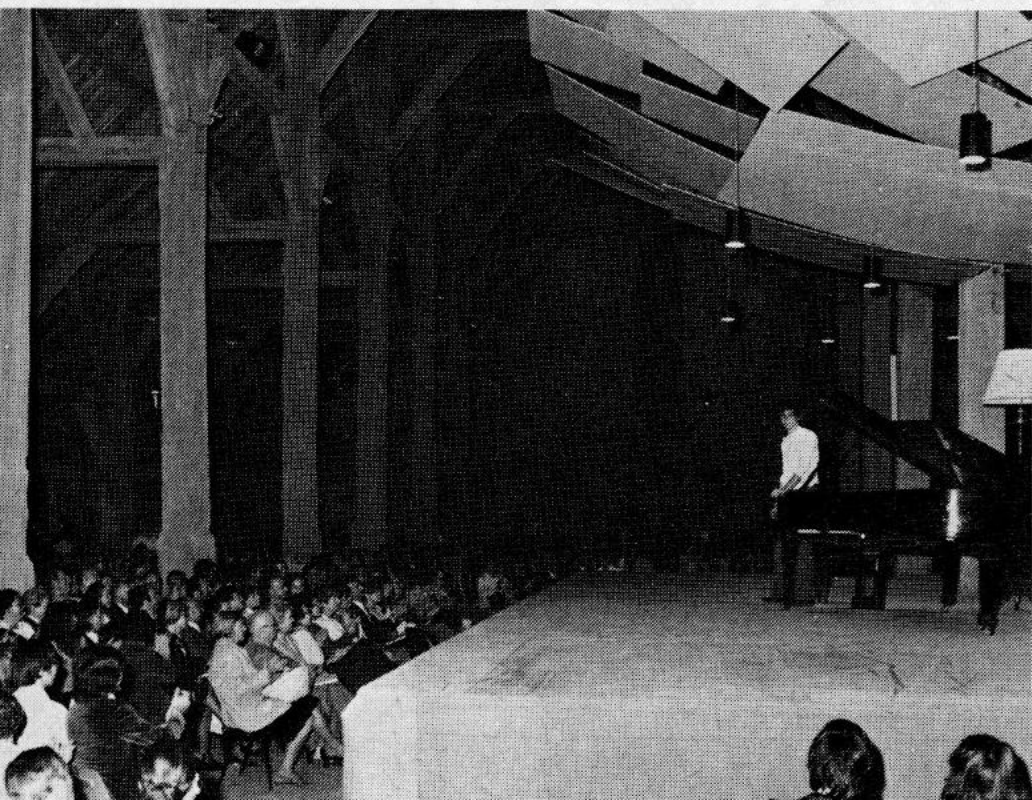




Un exemple de la rénovation,
le front nord de la place des
Halles. (R. Arsicaud & Fils.)



Le Conseil municipal de
Tours, désireux de promou-
voir des opérations de for-
mation professionnelle origi-
nales et efficaces, a proposé
en 1973, à l'Association
Ouvrière des Compagnons du
Devoir – conventionnée par
le ministère du Travail –
d'ouvrir une école de tailleurs
de pierre, de charpentiers, de
couvreurs, de menuisiers en
restaurant le château de Tours.
Ainsi, une cinquantaine de
jeunes hommes ont-ils appris
les métiers les plus nobles,
non pas grâce à des exercices
vains, mais en réalisant une
œuvre admirable de restau-
ration et de reconstitution
d'un ensemble architectural
des XV^e et XVII^e siècles.
(R. Arsicaud & Fils.)

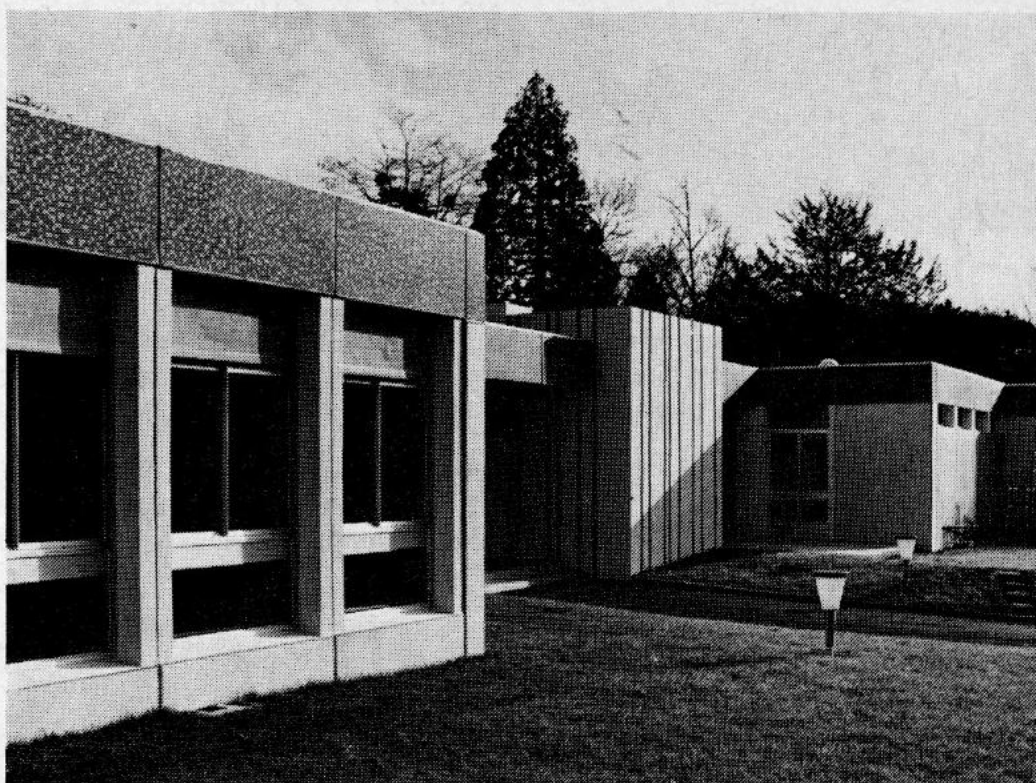


La Grange de Meslay, grange
dîmière du XIII^e siècle,
accueille les Fêtes musicales
en Touraine. (Sylvain Knecht.)

Le quartier des Douets, dernier en date des quartiers de maisons individuelles en accession à la propriété. (Sylvain Knecht.)



L'école maternelle Victor-Hugo dans le quartier des Douets. (Sylvain Knecht.)



A gauche, le foyer Saint-Paul pour personnes âgées, intégré dans un quartier récent de Tours, à proximité du centre. (Sylvain Knecht.)





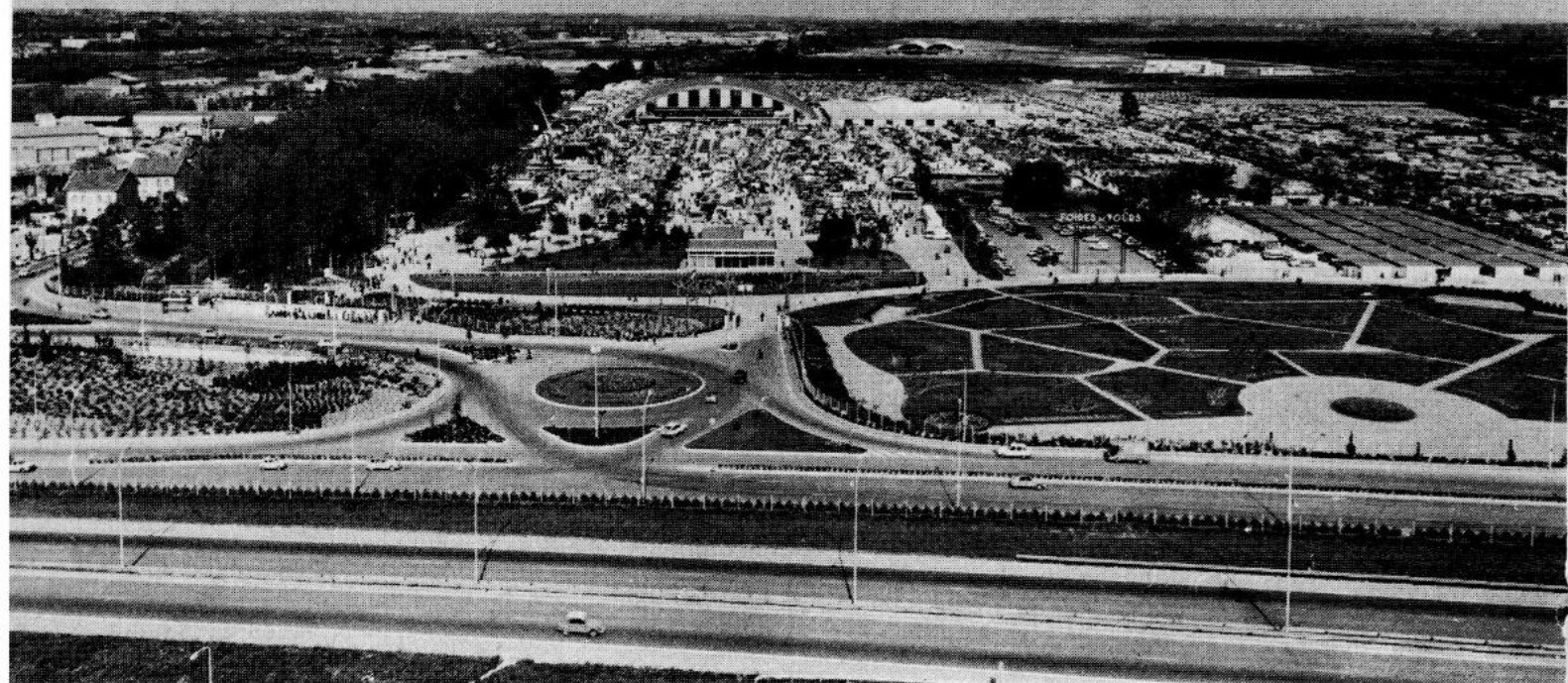
Ce lac de vingt et un hectares a été creusé afin d'apporter sur la rive droite du Cher les remblais nécessaires à la construction d'un quartier entier (situé à l'arrière-plan). Aujourd'hui, doté d'un vaste environnement naturel, il constitue un lieu privilégié de détente, de loisirs et de sports. Parc promenade, centre de voile, stade nautique et lieu de pêche se trouvent ainsi rassemblés en plein cœur de l'agglomération de Tours. (*R. Arsicaud & Fils.*)

De part et d'autre de l'axe traversant Tours du nord au sud, le complexe nautique du lac, à gauche, et l'amorce du quartier de la Belle-Fille, à droite. L'île enserrée par les deux bras du Cher, remodelée pour l'aménagement de sa vallée, constitue un parc de dix-huit hectares. (*R. Arsicaud & Fils.*)





En front de Loire, la Faculté des Lettres est campée face au fleuve et aux quartiers historiques de la ville. (*R. Arsicaud & Fils.*)



Les Foires et Salons de Tours se déroulent dans le cadre d'un vaste Parc des Expositions aménagé et équipé dans la vallée du Cher. Chaque année, plus de cinq cent mille visiteurs participent aux diverses manifestations dont l'accès est maintenu libre. (*R. Arsicaud & Fils.*)

Cette maquette de l'agglomération tourangelle, réalisée pour l'atelier d'urbanisme, est une représentation fidèle de la topographie et de l'urbanisme actuel de la cité. Elle constitue un instrument de travail très précieux pour les études d'urbanisme menées dans le cadre de l'atelier. (*R. Arsicaud & Fils.*)



CHAPITRE V

L'INTEGRATION DE LA CULTURE DANS LA CITE

Qu'est-ce que la culture ?

Tenter une définition d'un tel concept n'est pas facile. La culture se situe indéniablement au carrefour de l'intellectuel et du sensible. Elle semble, notamment, être constituée par ces éléments psychologiques et affectifs qui structurent et orientent nos instincts, construisent en chacun de nous une représentation du monde et opèrent l'osmose entre le réel et l'imaginaire par le truchement de symboles, de mythes, d'idéaux et d'idéologies. Une culture fournit des points d'appui à nos comportements et des points de référence à nos jugements. S'il existe une culture commune à plusieurs êtres, en tant qu'intériorisation par ces êtres d'une civilisation qui les engendre et à laquelle ils participent, il y a également une culture éminemment personnelle et propre à chacun, car une même civilisation ne saurait imprimer sa marque uniformément sur tous les individus : cette culture-là est une constituante originale de notre personnalité. C'est à cet enrichissement de la culture personnelle que doit notamment mener l'intégration des œuvres culturelles dans la cité, au contact des-

quelles chacun forgera, selon ses goûts et ses aptitudes, son tempérament et sa personnalité.

Les grands principes de l'intégration des œuvres culturelles dans la cité sont au nombre de trois.

Tout d'abord, la culture ne doit pas être l'apanage d'une minorité. Au mécénat privé des sociétés aristocratiques, au mécénat des monarques et des princes, ou encore au mécénat des grands banquiers, doit succéder désormais un mécénat « public », c'est-à-dire de la ville entière au profit de ses habitants.

Il est normal qu'une culture pour l'ensemble des habitants de la ville soit financée par la ville.

A chacun — en dehors même de la contribution qu'il apporte directement en payant l'entrée d'un spectacle, d'une exposition, ou l'abonnement à une bibliothèque — de contribuer, par l'impôt, à l'acquisition et à la diffusion d'œuvres culturelles pour la collectivité d'une part, à l'aménagement et au fonctionnement des établissements culturels d'autre part.

Le deuxième principe découle du premier. Puisque chacun est financièrement concerné par la politique culturelle et y participe par l'impôt, chacun est en droit d'exiger que les manifestations culturelles répondent à son attente. Il faut donc que l'éventail des activités culturelles proposé soit suffisamment vaste et diversifié, en un mot suffisamment éclectique, pour convenir à toutes les sortes de public. Il ne s'agit cependant pas — j'insiste sur ce fait — de prôner une « culture pour tous » uniformisée et nivelée, mais il s'agit au contraire de défendre une culture « pour chacun », c'est-à-dire une culture qui passe par le pluralisme des œuvres et des inspirations.

Le troisième principe de notre politique est l'exigence de la qualité. Je suis contre une culture qui n'est qu'une manière de « tuer le temps » : une culture qui se confondrait avec une manière de tuer le temps ne serait qu'une forme de divertissement mais ne serait pas la culture. L'activité culturelle doit être profondément créatrice et enrichissante. « Elle change le temps. » Elle doit aboutir au pro-

grès de l'être, et non à sa stagnation. C'est pourquoi, mais en ce domaine rien n'est facile, la recherche de la qualité doit être le critère essentiel qui préside au choix des diverses manifestations culturelles à travers la ville. Tels sont donc les trois objectifs visés : une culture financée par l'impôt, une culture éclectique, une culture de qualité. Mais une politique ne se définit pas seulement par ses objectifs, elle se définit aussi par les moyens qu'elle met à leur disposition. Quels moyens ?

Nous avons tout d'abord décidé de consacrer une part relativement importante (1) du budget de la ville aux besoins culturels de la cité. J'entends par là : le fonctionnement des établissements culturels, les investissements nécessaires à leur création, et enfin le paiement des personnels engagés pour faire fonctionner les établissements. A cela s'ajoutent également les subventions directes que nous accordons aux expositions, aux spectacles et aux manifestations proprement dites.

Le deuxième moyen consiste à répartir les établissements à vocation culturelle dans la ville de telle manière que les populations puissent y accéder commodément. D'abord, nous n'avons pas voulu de « Maison de la Culture » pour ne pas trop concentrer et massifier la fréquentation des manifestations culturelles ; nous avons préféré pratiquer une politique de décentralisation et d'intégration des équipements culturels dans les quartiers, notamment par l'intermédiaire de plusieurs foyers socio-éducatifs (2). Dans ces foyers, toutes les générations sont accueillies : il n'y a pas de ségrégation — c'est un esprit tout à fait différent de celui des Maisons de Jeunes — ; d'autre part, la palette des activités offertes est très

1. 8 à 10 %.

2. Par exemple celui du Beffroi, au nord, qui groupe près de 2 000 adhérents, celui de la vallée du Cher, qui en groupe actuellement plus de 1 500 ; également, le foyer socio-éducatif Georges Courteline, les foyers socio-éducatifs du Sanitas et de la Rotonde, et celui des Fontaines qui est en voie d'installation.

vaste : elle comprend aussi bien des jeux que des travaux (comme par exemple des travaux de tissage, des travaux sur émaux), que des exercices corporels (gymnastique, danse), ou encore que certains sports (judo, par exemple) ; en outre, certains de ces foyers constituent autant de « succursales » de la bibliothèque centrale et permettent une large diffusion des livres dans les quartiers. Enfin, ils sont fréquemment le lieu d'expositions, de projections de films et de conférences.

Par ailleurs, et il s'agit là d'un moyen décisif, nous avons donné à chacun des établissements spécialisés en matière culturelle, le maximum de son développement. C'est ainsi qu'au service de la lecture publique dont l'expansion est d'autant plus nécessaire qu'elle tend à équilibrer l'influence de l'image, à tempérer les effets des propagandes et des conditionnements, la bibliothèque municipale a déployé un effort original et sans précédent qui la situe parmi les premières de France. Grâce à d'importants crédits (1) supérieurs de moitié à la moyenne des dotations budgétaires affectées aux autres bibliothèques, le fond des collections a été régulièrement enrichi ; sa valeur s'est encore accrue grâce à l'actualisation des communications et aux diffusions de périodiques de toute nature. La modicité de l'abonnement a permis d'étendre largement aux enfants, aux étudiants et aux personnes âgées l'accès de la bibliothèque centrale et de ses annexes alors que le mouvement des ouvrages prêtés — plus de six cent mille chaque année — est tel que chaque habitant de la cité, quelle que soit sa condition, dispose en moyenne de trois fois plus de livres environ que chaque Français ! En outre, la bibliothèque organise hardiment une animation de qualité ; auditions de disques, projections de films, séances de poésie, de chant choral, activités artisti-

1. La bibliothèque municipale de Tours a reçu au titre du budget de 1975 plus de trois millions et demi de francs, soit près du quart de la totalité des crédits consacrés aux activités culturelles !

ques destinées à des milliers d'enfants et d'adolescents donnant un tour dynamique et vivant à la diffusion du savoir et de la culture (1).

Culture à laquelle le théâtre apporte également sa riche et efficace contribution. La cité est sensible à l'unité de la scène. La révélation des passions et des crises humaines, individuelles ou collectives, anciennes ou contemporaines, ne doit-elle pas s'exprimer pour tous les publics donc dans tous les langages : celui de la musique pure, du chant, de la danse ou de la simple déclamation ? Tous les éléments de cette unité de scène, nous les avons rassemblés : l'orchestre symphonique, l'orchestre de musique de chambre, le corps de ballet, les grandes chorales, le répertoire du lyrique, les pièces de théâtre dramatique.

Trois caractères essentiels marquent une telle synthèse. Tout d'abord, l'appel très large au concours des talents locaux : professeurs et élèves du conservatoire, étudiants, acteurs, chanteurs et danseurs, le plus souvent bénévoles, comme si la cité devait trouver en elle-même et par elle-même sa propre nourriture spirituelle. Ensuite, l'étendue des choix d'œuvres artistiques : ils concernent tous les temps, tous les genres et toutes les écoles ; à cet égard, le centre d'art dramatique, créé par la Ville, présente aussi bien les pièces d'Euripide, de Shakespeare, que celles de Brecht ou de Samuel Beckett. Le choix municipal ne tend à aucune forme d'élimination qui serait liée à un jugement d'ordre politique. Tous les spectacles, même les plus révolutionnaires, ont trouvé place sur la scène. Enfin, le renouvellement permanent dans l'expression du répertoire ; c'est ainsi que les animateurs de théâtre lyrique ont écarté certains livrets poussiéreux, certains décors fatigués, et, grâce au choix judicieux des voix, à la valeur de la mise en scène, à la portée d'une information basée sur le film

1. cf. Annexes p. 119.

et l'exposition, ils ont rendu aux opérettes leur fantaisie, à l'opéra son éclat et son prestige.

Ne fallait-il pas dès lors préparer la voie à une plus riche éducation musicale, chorégraphique et dramatique ? Nous y procédons actuellement grâce à la fondation, unique en France, d'un conservatoire d'enseignement musical. Organisé à l'initiative de la ville et en coopération avec le Secrétariat d'Etat à la Culture et le ministère de l'Education Nationale, cet établissement (1) fonctionne dans les locaux d'un ancien lycée. Il rassemble en un même lieu toutes les classes à vocation musicale — de l'enseignement du premier degré à la section de musicologie de la faculté des lettres — et toutes les classes instrumentales, de solfège ou de danse du conservatoire régional. Ainsi, tous les élèves qui se destinent à une carrière d'enseignement musical (ou chorégraphique) pourront-ils bénéficier d'un enseignement général et d'une formation musicale (ou chorégraphique) pratique sans avoir à se déplacer de l'école au conservatoire, et en profitant d'une unité d'organisation pédagogique particulièrement favorable à leurs études.

Toutes ces dispositions éminemment propices au développement de la bibliothèque, du théâtre et de l'éducation ne pouvaient exclure des créations culturelles spécifiques bien adaptées aux vocations historiques ou modernes de la cité. Trois d'entre elles méritent d'être retenues en raison de leur réussite : la création du musée national du compagnonnage, l'implantation d'un art nouveau : le gemmail ; l'organisation de plusieurs festivals originaux.

Dans une cité ayant le sens des métiers et le goût des arts, le musée national du compagnonnage a naturellement trouvé place. Illustrant les traditions plus ou moins secrètes du mouvement ouvrier à travers les âges et les provinces, il constitue un véritable

1. Il s'agit du conservatoire d'enseignement musical Francis Poulenc.

conservatoire des métiers, de leurs outils, de leurs instruments et de leurs chefs-d'œuvre. La beauté de la matière choisie, l'audace et la complexité des techniques manuelles qui la modèlent forcent l'admiration, provoquent la réflexion sur le progrès et ses servitudes, font naître la nostalgie des temps où le travail était sans doute la première passion de l'existence. L'influence de la main partout sensible y appelle la culture de l'esprit.

Mais que penser de l'implantation du gemmail, « art de lumière » (1), au pays des cathédrales et des vitraux prestigieux ? Dans un des plus anciens hôtels de Tours, en voie de restauration, les œuvres des gemmistes se renouvellent chaque année au gré des compétitions internationales entre les peintres ; plus tard, une installation des fours permettra la production des gemmaux tandis qu'une section d'apprentissage du métier d'art lui-même sera rattachée à l'école régionale des Beaux-Arts.

Une autre série de créations originales a pris corps dans la cité en raison même des richesses de ses sites, de ses traditions, de son histoire. La simplicité rustique de l'architecture d'une grange dîmière du XII^e siècle, la robuste élégance de ses charpentes, la valeur exceptionnelle de son acoustique, l'odeur de terre battue et de grain qui y règne, voilà un cadre idéal pour les Fêtes Musicales en Touraine qui rassemblent chaque année, à Meslay, des artistes de renommée mondiale. Les restaurants de la place Plumereau riche des colombages de ses hôtels des XV^e et XVI^e siècles, l'élégance des tours en encorbellement, la délicate tristesse des vestiges d'un cloître médiéval, et voici campé le festival du Vieux Tours regroupant en une seule et même animation les artisans d'art, les groupes folkloriques, les comédiens de la farce, du vaudeville ou de la tragédie grecque. Plus récemment, la cité vient d'offrir aux jeunes talents du

1. La technique du gemmail consiste à assembler et à souder des éléments de verre aux couleurs différentes en un tableau ou bas-relief illuminés de l'intérieur.

cinéma moderne qui achèvent le cycle de leurs études dans les écoles spécialisées de nombreux pays, l'occasion de présenter leur œuvre, court ou long métrage, et d'en affirmer l'originalité sur un fond de rétrospective cinématographique.

La cité est donc le support irremplaçable des métiers et des œuvres de l'art auxquels elle prête la richesse de son cadre de vie et de ses vocations humaines. Grâce à la cité, chacune et chacun peuvent ainsi observer et interpréter les similitudes ou les contrastes entre les genres, les styles, les œuvres, les talents, les époques. La culture qui est à la fois connaissance et jugement, émotion et souvenir naît de ces rapprochements et de ces oppositions ; elle donne à la vie collective une tonalité particulière et confère à la cité sa véritable personnalité.

CHAPITRE VI

L'INTEGRATION DES SPORTS DANS LA CITE

La cité peut-elle exercer une profonde influence sur l'évolution des sports ? Non seulement elle le peut, mais elle le doit puisque l'exercice du sport est l'une des compensations les plus efficaces à une civilisation de l'abondance, du confort et de l'automatisation qui caractérise spécifiquement la vie en ville. Un minimum d'affrontement aux forces naturelles, de dépense musculaire, d'effort corporel soutenu est nécessaire pour relancer l'énergie, l'initiative, l'audace de vivre.

Par ailleurs, les spectacles qu'offrent les compétitions sportives sur terrains et en salles et que l'on confond si souvent avec les jeux du cirque du bas empire peuvent certes provoquer la tension, l'irritation ou la violence mais plus souvent encore l'intérêt, l'admiration ou l'enthousiasme. Ces spectacles s'inscrivent, qu'on le veuille ou non, dans les réjouissances collectives ; les résultats de la compétition ou de l'affrontement peuvent même entretenir une sorte de fierté commune à toute une cité.

Mais comment soustraire la pratique des sports à l'influence de l'argent ou aux contraintes de l'Etat ?

L'action sportive pour s'exercer dans un climat de liberté et d'authenticité doit être l'apanage des clubs soutenus par les municipalités. En France, 123 000 clubs rassemblent quelque sept millions et demi de licenciés et constituent la base d'accueil et d'encadrement naturel des activités sportives. Le sport de grand nombre, la formation de l'élite dépendent de la solidité des clubs, de leurs ressources, de la compétence et du dévouement de leurs cadres, de la qualité des installations dont ils disposent, de leur dynamisme dans la compétition.

Certes, la vie des clubs, et notamment leurs ressources financières, devraient être assurées par le concours des adhérents et des cadres d'une part, l'apport et l'appui des spectateurs et des supporters d'autre part. Ces ressources devraient évoluer selon le travail d'entraînement, les victoires sur le terrain, la sympathie et l'attachement réels du public et, à la limite, un club bien géré et dynamique devrait pouvoir se passer de l'apport de la publicité ou de l'appui financier des pouvoirs publics. Mais ce serait compter sans l'obligation, souvent répandue, de deux séries de dépenses : les unes sont consécutives aux primes de recrutement, aux primes de matches et aux « salaires » sportifs que la pratique d'un certain professionnalisme de haute compétition a fait apparaître dans de nombreux clubs qui se piquent d'amateurisme ; les autres dépenses sont provoquées par le nombre et le coût des déplacements liés à la vitalité et à la compétitivité des équipes.

Dès lors, le recours à la subvention municipale s'impose (1). Mais il entraîne un contrôle justifié des municipalités dans l'organisation et la gestion des clubs.

A la limite, surtout lorsque les dépenses et la subvention d'équilibre sont élevées, le contrôle peut se transformer en une véritable et efficace municipalisa-

1. A Tours, 81 clubs groupant près de 15 000 licenciés ont reçu de la ville en 1976 un total de subventions s'élevant à 2 510 000 NF.

tion du club qui combine la présence et l'action des élus locaux avec les initiatives des dirigeants (1).

En outre, la cité doit se donner une politique claire et réaliste des installations et équipements sportifs. A cet égard, il est aberrant d'opposer sur la carte de la ville les équipements décentralisés dans les quartiers (gymnases, plateaux sportifs scolaires, petits stades, piscines d'entraînement) aux grands équipements concentrés dans les complexes tels que les palais des sports, les ensembles de stades d'honneur, les bases des sports de l'eau. En effet, dans les cités importantes — de plus de cent mille habitants — l'exemple des équipes premières qui progressent vers les plus hautes compétitions exerce une attraction certaine sur les jeunes et favorise le recrutement des clubs en nombre et en qualité ; les spectateurs eux-mêmes par leur présence massive poussent à étendre les installations existantes ou à en créer de plus vastes. Simultanément, les scolaires et les jeunes équipes des clubs ont des besoins objectifs de plateaux et de gymnases de quartier qui conditionnent l'initiation et les entraînements réguliers. Tous les équipements, quels que soient leur taille, leur dispersion ou leur degré de concentration et de complexité doivent donc être construits en dépit de subventions d'Etat qui, pour les grands ensembles, sont dérisoires ou inexistantes (2).

Mais le rôle de la cité peut et doit s'étendre surtout à la mise en place d'une véritable politique d'éducation sportive. A la lumière des expériences tourangelles, deux séries de mesures efficaces pourraient être promulguées dans toute la France qui feraient progresser la formation sportive des élèves et des étudiants et favoriseraient la montée et la promotion des meilleurs.

1. Plusieurs clubs ont été municipalisés à Tours avec succès : le club d'aviron, le club de natation, le club de patinage.

2. Le Palais des Sports et les stades de la vallée du Cher ne bénéficieront au total que d'une participation de l'Etat de 10 %.

En premier lieu, créer de nombreuses écoles sportives organisées au sein des clubs, fondées également par les municipalités dans leurs centres aérés (1) et qui, dès le niveau de l'école primaire, à la fois dans le cadre du tiers-temps pédagogique et pendant les périodes de détente, le mercredi et le samedi après-midi, dispenseraient une éducation sportive pratique et vivante susceptible, selon une pédagogie bien adaptée, d'entraîner le choix, même provisoire, d'un sport par chaque élève qui préparerait ainsi son entrée comme licencié dans un club. L'apprentissage des sports en salle, les sports de balle, les sports de l'eau, de l'athlétisme doit commencer tôt comme l'étude des langues étrangères, de la musique ou la pratique des métiers manuels, activités qui ont pour caractère commun de porter l'enfant vers des acquisitions précoces afin d'assurer le jeu de ses réflexes intellectuels ou musculaires, d'appliquer presque automatiquement des règles de pensée, d'expression ou d'action.

Ecoles de clubs, écoles de centres aérés municipaux ne peuvent plus être encadrées par les seuls bénévoles ; leurs besoins requièrent de l'Etat la formation et l'entrée en fonction d'un véritable corps de moniteurs de sports.

Ces moniteurs pourraient mener une partie de leurs études en compagnie des candidats au professorat d'éducation physique dans les centres régionaux d'éducation physique et sportive. Ils participeraient à des stages organisés dans les villes de France disposant des meilleures installations. Ils coordonneraient leur activité purement sportive avec celle des professeurs d'éducation physique qui pourraient devenir leurs conseillers pédagogiques. Ils seraient rémunérés par l'Etat et mis à la disposition des clubs pour assurer leur encadrement d'une manière per-

1. L'école de sports municipale de la Charpraie, domaine de 20 hectares, rassemble chaque jour les élèves de 15 classes de l'enseignement primaire répartis selon la nature des activités : athlétisme, football, basket-ball, entre 8 moniteurs et monitrices et sous la surveillance des instituteurs.

manente. Faute de mettre à exécution une telle politique, l'éducation sportive d'un grand nombre de jeunes restera floue, insuffisante, sans portée sur l'esprit public, sans effet sur les prestations nationales et internationales de la France.

Le sport dans la cité, ce doit être aussi le sport dans la nature. Pas de véritable épreuve de fond pour le corps et le caractère sans affronter les forces naturelles : le vent, les courants, les vagues, sans s'attaquer aux reliefs, sans pénétrer les bois ou les forêts, sans franchir les champs de neige, sans percevoir au cours d'âpres efforts l'éclat ou la dure chaleur de la lumière. Un urbanisme équilibré et réaliste doit donc aboutir à intégrer les installations sportives dans un environnement naturel riche en modelés de terrains, suffisamment vaste, planté et arrosé pour offrir des perspectives attrayantes aux courses, aux jeux d'équipes, à l'entraînement ou à la détente (1).

A la manière antique, la Cité doit être le lieu de prédilection du sport de grand nombre et des compétitions d'élites.

C'est la Cité qui équipe et aménage les sites naturels, contribue largement à l'éducation au sein des clubs et des écoles, et, par la présence de ses publics, suscite, au niveau de tous les sports, les efforts et le dépassement.

1. Des épreuves de cross se déroulent dans le centre aéré de la Charpraie (20 hectares), dans la forêt municipale des Hâtes (102 hectares). Le vaste stade nautique, le complexe des stades de la vallée du Cher ont été ou seront aménagés en bordure de deux lacs : l'un de 20, l'autre de 35 hectares.

CHAPITRE VII

L'INTEGRATION DU PASSE DANS LA CITE

Le centre des villes est souvent constitué de quartiers très anciens marqués par des styles de construction du ^{xiv}e, du ^{xv}e, du ^{xvi}e et du ^{xvii}e siècle. Ces quartiers sont atteints d'une profonde usure, voire rongés par un véritable pourrissement. Un peu partout des ruelles étroites où le vent balaie des odeurs lourdes, ruelles au nom parfois étrange : rue des Quatre-Vents, rue des Balais, rue du Serpent-Volant. Les enfants y poursuivent leurs jeux ; la vie s'y retranche derrière les passages étroits et les cours minuscules, derrière les petites fenêtres à rideaux qui escaladent les pignons et les toits. Des lessives nettes qui pendent en grappes çà et là et des draps parfois battent au vent comme de longs oriflammes. Des géraniums amoureusement entretenus et exposés rougissent de petits balcons aux ferronneries rouillées mais le soleil ne pénètre pas plus de trois heures par jour dans les intérieurs pauvres ou misérables. Ici, pas de w.-c. particulier, pas de salle d'eau, on se chauffe au poêle à charbon. La solidité du sol ou celle du plafond est parfois douteuse. Un petit peuple vit dans ces taudis : vieillards attachés cependant à leur quartier

comme à leur vie, manœuvres, ouvriers émigrants, portugais ou espagnols. A la base des antiques maisons, les panneaux sombres des petites boutiques fermées, les enseignes d'ateliers artisanaux abandonnés.

Pourquoi une telle misère ? En raison de leur âge et de leur dénuement, les propriétaires n'ont pu remettre en état leurs vieux immeubles. C'est aussi le résultat d'une politique démagogique des loyers pratiqués entre les deux guerres mondiales, loyers beaucoup trop faibles pour payer l'impôt foncier et faire exécuter d'importantes réparations de couverture et de ravalement. C'est enfin la conséquence de l'indifférence ou de l'inertie des pouvoirs publics. Les quartiers vétustes ou pourris s'étendant sur de vastes surfaces, on a reculé devant l'impérieuse et lourde tâche de la rénovation. Aucun effort n'a été déployé sérieusement pour poser les réseaux d'assainissement et y raccorder chaque maison si bien que les eaux usées se perdant dans les ruelles ont pénétré dans le sol creusé de caves et sont allées miner les fondations.

Et pourtant ! ces quartiers furent ceux d'une ville prospère, riche de centaines de métiers à tisser, forte de tous les ateliers des orfèvres ou des tanneurs. Sur de nombreuses façades apparaissent de magnifiques colombages. Les tours en encorbellement, les escaliers de bois hardis et élégants ornent de vieux hôtels, l'ardoise sombre protège même les pignons comme une cotte de mailles. Arrêtez-vous ici ! Ce sont les vestiges du déambulatoire d'un monastère ; au fond des fouilles entreprises par un jeune archéologue de talent, voilà les caveaux des moines ! A travers la misère d'aujourd'hui transparaissent la prospérité et la spiritualité de ces temps reculés où s'animait toute une ville.

Alors ! Faut-il condamner l'ensemble au bulldozer, ce bourreau ? Faut-il laisser partir tous ces souvenirs de la cité-mère comme poussière au vent ? Puis, jeter les bases de quartiers solides, fonctionnels, mais froids, ou bien sonder tous ces vieux immeubles, abattre ceux qui sont irrécupérables,

conserver les autres en tentant de les moderniser, reconstruire avec prudence et grand soin, en équilibrant les architectures anciennes et contemporaines, ressusciter la vie économique rue par rue ? Le choix était difficile !

Finalement et pour sauver ces quartiers si attachants, les intégrer dans les fonctions de la vie moderne, rétablir la continuité historique de la cité, un véritable plan de sauvegarde a été mis au point.

Il combine trois politiques qui ont été d'ailleurs successivement pratiquées sur un ensemble d'îlots de neuf hectares : la rénovation, la restauration, la réhabilitation. Rénover, c'est renouveler, c'est donner une nouvelle forme, une nouvelle vie aux anciens quartiers. Après une enquête économique, sociale et architecturale approfondie, un plan général divisé en îlots a été établi ; il distinguait nettement les immeubles à conserver de ceux qui allaient être démolis après avoir été acquis avec leur terrain par une société d'aménagement que fonda la ville. L'opération a été déclarée d'utilité publique. Elle a commencé au milieu de redoutables difficultés.

Malgré des informations claires sur les limites des îlots à rénover et l'établissement d'un calendrier d'ailleurs approximatif du déroulement de l'opération, les propriétaires, les commerçants, les artisans concernés s'inquiètent, craignent d'être spoliés, considèrent la rénovation comme un sinistre. Il faut les rassurer, les aider à se réinstaller ou à recevoir de justes indemnités, garder un contact honnête et confiant avec eux. Après avoir acquis les immeubles, et préalablement à toute démolition, il faut procéder au relogement des locataires de toutes conditions et se pencher en particulier sur le cas des plus pauvres. Etre relogés où, comment, à quel prix ? L'inquiétude sourd dans toutes ces vieilles demeures où, à défaut de confort, tout ce peuple des humbles vit avec une simplicité et une intensité qui forcent le respect et l'estime. Pour certains, partir, à la fin d'une vie d'habitudes et d'attachement à la rue, aux commerçants, à quelques ani-

maux compagnons de solitude, c'est comme l'annonce de la mort ! Alors, doivent être prises des mesures énergiques en faveur du bien commun : faire construire un grand nombre d'immeubles aux logements locatifs, à loyers très modiques ou modestes, en des lieux choisis parmi les plus proches des quartiers à rénover ; convaincre les locataires des maisons à détruire de les quitter et d'accepter le transfert vers des logements nouveaux qui ne sont d'ailleurs pas toujours assez nombreux pour les recevoir. Au-delà de l'artère principale ou du fleuve qui servaient de frontières, le relogement est mal accepté et il faut déployer une patiente ténacité pour être finalement entendu. Dès lors, le rythme des achats puis des démolitions étant fonction du rythme du relogement, la vaste opération de rénovation se déroule avec lenteur, accumulant les charges financières, puisque le coût des terrains croît avec les années comme celui de tous les travaux.

Ces derniers concernent, préalablement à la reconstruction des immeubles, la pose des canalisations d'eau potable et d'assainissement, l'arrivée de l'électricité, l'installation de l'éclairage public et du téléphone. Des artères dégagées sont élargies, des carrefours, des places et des jardins aménagés. L'aération des îlots va de pair avec la reprise de la circulation et ensuite est lancée la construction des immeubles. Par un souci d'harmonie la densité de la reconstruction sera modérée de manière que la hauteur des nouveaux immeubles soit sensiblement la même que celle des plus hautes maisons voisines sauf en quelques rares endroits privilégiés : angles de places publiques, front de fleuve où des faîtages bien plus élevés peuvent s'inscrire harmonieusement dans un site plus vaste. Les toits, la pierre blanche traditionnelle, les balcons aux ferronneries ajourées, parfois les fenêtres à petits carreaux, c'est-à-dire toutes les marques originales de l'architecture locale, influencée elle-même par le climat, la sensibilité populaire et les traditions seront respectés et retenus dans la construction des immeubles alors que le

confort moderne sera largement dispensé à l'intérieur des logements.

Cette combinaison du passé et des techniques du présent caractérise tous les immeubles reconstruits, aussi bien les habitations à loyer modéré que les logements de haute qualité afin d'éviter toute ségrégation.

Autres décisions : les nouveaux commerces animeront la base des immeubles plutôt que d'être regroupés en un centre séparé. Le régime de l'habitat est extrêmement diversifié ; il va des logements du programme social aux loyers très modiques jusqu'aux demeures en accession à la propriété dont le financement bénéficie plus ou moins de l'aide de l'Etat.

Mais que vont devenir l'activité économique et la vitalité générale de ces quartiers ? Un marché de gros de fruits et légumes s'étiolait sur un espace central proche des Halles, espace insuffisant, toujours encombré, dans un désordre épique ! Il a été déplacé vers le sud de la ville ; les vieilles halles rasées feront place à un très vaste parking souterrain au-dessus duquel une galerie marchande, une maison des syndicats et une maison des sociétés seront bâties.

Objectif essentiel : rétablir une activité commerciale intense grâce à une grande capacité de stationnement et grâce à la venue de multiples clientèles. Plus au nord, le thème du renouvellement d'activité sera l'Université : une faculté des lettres ouverte à plus de trois mille étudiants prend la place d'un îlot complètement pourri qui a été rasé. Le contact de l'établissement d'enseignement supérieur et des vieux quartiers en voie de rénovation est utile et fructueux à la fois pour les habitants qui logent les jeunes ou les professeurs et pour les étudiants qui peuvent observer, hors du conditionnement des propagandes idéologiques, la vie populaire réelle, s'y mêler, là où elle reste rustique, simple, vraie, apaisante dans un cadre où les signes de l'histoire évoquent un authentique « savoir-vivre » et tempèrent les passions.

Ainsi le tissu ancien reprend vie ; le curetage, la reconstruction, le redéploiement de l'espace public le

renouvellent et l'embellissent. Mais que fera-t-on des anciens hôtels au style original qui bordent des rues entières où il n'est pas utile de modifier les axes de circulation ou les centres d'activité économique ?

C'est alors que la restauration vient compléter l'effet de rénovation. Restaurer c'est réparer, rétablir en bon état. Une société d'économie mixte est créée qui propose aux propriétaires de ces belles mais vétustes demeures des XIV^e, XV^e, et XVI^e siècles de les aider à remettre leur patrimoine complètement en état, librement, sans expropriation, et selon les facilités de financement prévues par les lois. Dans une telle perspective, les locataires doivent être aussi relogés le plus près possible de leur quartier et selon les méthodes employées dans les îlots de rénovation. Progressivement, les chantiers découvrant les trésors des constructions anciennes s'ouvrent, alors que s'affirme la confiance des propriétaires. Les logements restaurés sont loués ou vendus mais ils restent chers car, malgré les aides financières prévues par les textes et apportées aux propriétaires, le prix de la restauration calculé au mètre carré est élevé : il peut atteindre plus de trois mille francs.

Rénover, restaurer : deux politiques complémentaires certes, mais dont les défauts apparaissent avec netteté au cours des années. Pour la rénovation : c'est la lenteur des relogements, le coût élevé des travaux d'utilité publique, la hausse constante du prix des terrains et des taux d'intérêt de l'argent. La participation financière de la ville s'est alourdie à travers les révisions périodiques des bilans de l'opération. Quant à la restauration, son coût est tel que seules les catégories sociales aisées en bénéficient : professions libérales, cadres de l'Université. Les anciens locataires des immeubles restaurés ne reviennent pas vivre dans le quartier ; une certaine ségrégation a tendance à s'établir qui doit être corrigée, la vie d'une communauté humaine dépendant directement de l'intégration de toutes les catégories qu'elle renferme.

Le moment est alors venu de faire appel à une autre

initiative: la réhabilitation. Réhabiliter, c'est généralement rétablir quelque chose ou quelqu'un dans son premier état. Il s'agit, en réhabilitant un immeuble très ancien, de rendre à chacun de ses logements une surface, un volume, une solidité et un confort qui correspondent à un minimum de qualité. C'est au fond une initiative de restauration mais qui sera beaucoup plus modeste puisque l'immeuble n'a pas la valeur des anciennes demeures de style. Engagée par une société ou un office d'habitation à loyer modéré, la réhabilitation aboutit à un prix au mètre carré inférieur à la moitié du coût de la restauration normale. Les loyers des futurs logements réhabilités seront plafonnés et devront être accessibles à des locataires modestes.

De plus, la réhabilitation s'applique à tout un îlot et si, le long des rues, des maisons doivent être abattues en raison de leur irrémédiable vétusté, l'îlot sera rétabli lui aussi dans son premier état en reconstruisant des immeubles à loyer modéré dont le volume sera identique à celui des maisons voisines, et dont les matériaux traditionnels — pierre blanche, ardoise — recréeront l'unité de l'îlot tout entier.

Peut-on rétablir également en leur premier état les activités économiques et l'aspect des rues du quartier ? Deux séries d'initiatives le permettent: tout d'abord, au pied des immeubles à réhabiliter achetés par la Société d'habitations à loyer modéré, rouvrir les anciens magasins ou ateliers, les anciennes boutiques et les affecter à des commerçants, artisans ou artistes en n'exigeant des nouveaux occupants, pendant deux années, qu'un loyer symbolique. Cette période probatoire doit montrer à chacun si son activité nouvelle de production ou d'échange peut se prolonger ou non en raison même du chiffre d'affaires qu'elle produit.

Si la preuve du succès économique est établie au bout de deux ans, l'occupant de la boutique pourra devenir locataire ou propriétaire du fonds ; bail ou acte de vente sanctionneront alors une situation stabilisée. Dans le cas contraire, l'ancienne boutique sera désaffectée et transformée en logement. La formule

expérimentale est en cours d'application à Tours pour les six premières boutiques d'un îlot à réhabiliter.

Autre mesure, prise celle-là par la ville : les rues seront, elles aussi, réhabilitées, toutes les conduites d'assainissement, d'électricité et de téléphone posées en souterrain, le pavage refait, l'éclairage public réalisé au moyen de lanternes fixées directement sur les murs. L'automobile cèdera la place aux hommes, à une organisation plus sereine de leur séjour dans l'îlot réhabilité. Les rues seront piétonnes, et les cours intérieures des nouveaux immeubles dépourvues de parkings mais plantées d'arbres et égayées de fontaines communiqueront agréablement entre elles par des porches.

Les automobiles seront garées dans des parcs de stationnement limitrophes et tous les habitants qui viendront dans ces rues anciennes s'engageront à respecter la règle de priorité accordée ainsi à une vie naturelle et plus équilibrée. Des cars électriques desserviront d'ailleurs les rues périphériques de l'îlot sans bruit et sans pollution.

Une telle politique apporte les correctifs souhaités à la rénovation et à la restauration. Elle est beaucoup moins coûteuse pour la ville et permet de ramener dans le quartier réhabilité une majorité de familles modestes en offrant aux nouveaux habitants une réelle qualité de vie collective.

Ainsi l'œuvre se poursuivra-t-elle pendant encore une ou deux décennies afin de combiner les trois manières de revitaliser les quartiers historiques. Elle s'étendra progressivement à l'ensemble du secteur sauvegardé dont le territoire coïncide avec celui de l'ancienne ville. Les quartiers révéleront peu à peu avec une admirable vigueur l'originalité de leur architecture, de l'atmosphère des rues et des cours, dépourvues de circulation automobile, rues et cours rendues aux hommes et à leurs enfants pour qu'ils puissent y entendre « les bruits » et oublier « le » bruit ! A travers les villes et les campagnes de France, plus de six millions de logements représentant plus du

tiers du patrimoine national doivent être restaurés et réhabilités.

La nation et ses dirigeants mettront-ils à profit cette tâche d'une ampleur et d'une urgence considérables pour tendre à modifier aussi les conditions de vie et rétablir de meilleures relations entre les communautés humaines et la nature ?

L'Etat mettra-t-il au point une politique financière visant à faire accorder globalement aux collectivités locales, maîtres-d'œuvre de la rénovation, les prêts adaptés, les crédits de construction nécessaires ? La sauvegarde des centres anciens où vibre encore l'âme des cités urbaines ou rurales est à ce prix.

CONCLUSION

La cité, c'est la ville qui tente de maîtriser l'industrialisation, la présence massive et tyrannique de l'automobile ; c'est la ville consciente du sort de toutes ses communautés, attentive au service des plus humbles ; c'est la ville qui tente l'impossible en recréant son environnement naturel.

La cité, c'est la synthèse du passé et des valeurs scientifiques, techniques et économiques de notre temps.

Avec passion et ténacité, en opposition avec le laisser-aller et le laisser-faire, j'ai voulu pour Tours le destin d'une cité ordonnée, ouverte, accueillante pour tous, consciente de la civilisation qui l'anime. Ce livre, écrit dans l'action et pour l'action, soutient une haute espérance.

J.R.

Annexes

LE PREMIER ATELIER D'URBANISME DE FRANCE

La ville de Tours a été à l'origine en 1967 d'une création originale en France et dont le principe s'est depuis largement répandu : celle d'un atelier d'urbanisme pour toute l'agglomération.

Trois années de discussion avaient été nécessaires pour regrouper au sein d'une association régie par la loi de 1901 tous ceux qui participent à l'urbanisation : maires, techniciens des administrations municipales et de l'Etat, organismes financiers.

Pourtant, le but était clair : apporter aux responsables des petites communes avoisinant Tours des moyens d'information et d'étude hors de portée de leurs finances, afin de déterminer un développement de l'urbanisme mieux adapté aux besoins de la population et coordonné sur l'ensemble de l'agglomération.

Avant que cet atelier n'existe, chacun dans sa commune réalisait comme il le pouvait ses opérations de logement, ses créations de voies, ses implantations de bâtiments. Mais si l'urbanisme fait nécessairement appel au pragmatisme et à l'intuition, il relève aussi de la science et de l'art. Aussi, pour aboutir au niveau de l'agglomération à un développement réfléchi, équilibré et réussi, fallait-il disposer d'un outil d'informa-

tion et d'étude, d'un lieu de discussion et de coordination.

En 1967, l'Etat accepte de participer au financement de l'initiative de Tours aux côtés de la ville, et neuf communes suburbaines adhèrent à la création de l'atelier. Actuellement, quatorze communes bénéficient de ses services et participent à son financement en fonction de leur propre importance.

Pourtant toutes ces communes, y compris Tours, sont placées sur un pied d'égalité et disposent d'une majorité face à l'ensemble des techniciens. De la sorte, les élus de la population disposent d'un pouvoir complet de décision.

L'atelier d'urbanisme a pour but premier la recherche d'une cohérence entre les actions d'aménagement qu'il étudie et prépare au niveau de l'agglomération.

Pratiquement, son rôle est triple :

- Informer, grâce à la constitution d'une documentation, le grand public d'une part, mais aussi et surtout les administrations ayant à intervenir dans les tâches d'aménagement.
- Emettre des avis destinés aux administrations, ou des conseils destinés aux particuliers.
- Etudier le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.), les plans d'occupation des sols (P.O.S.), la rénovation des secteurs sensibles. Les études lui sont confiées aussi bien par l'Etat que par les collectivités locales.

L'équipe permanente de l'atelier, dirigée par un architecte urbaniste assisté d'un urbaniste, comprend des projeteurs d'urbanisme, des dessinateurs projeteurs, des maquettistes, un géomètre et des stagiaires-étudiants en urbanisme.

Pour donner une idée précise de la documentation élaborée par l'atelier et servant de base aux travaux et aux études, citons qu'il existe :

- une unification de tous les plans cadastraux au 1/200^e. Il était difficile de travailler sur plusieurs communes dont les plans n'étaient pas réalisés à la même échelle.

- Des enquêtes foncières sur le centre de l'agglomération avec leur représentation graphique.
- Une série de plans en couleurs indiquant les courbes « isoprix » (1) liées à la valeur des terrains, par année. Ils permettent de suivre l'évolution de la valeur du sol.
- La carte des sites protégés et classés.
- La carte des espaces verts de l'agglomération.
- La carte des transports en commun pour la zone urbaine.

Par ailleurs, l'atelier a réalisé une grande maquette (2) de toute l'agglomération et la tient régulièrement à jour, à la maison près.

Cette maquette exceptionnelle qui a coûté, à l'origine, 14 millions A.F., offre au visiteur une véritable vue aérienne de Tours et de ses environs. Elle permet de présenter, à l'échelle et dans l'ensemble du site, les projets importants afin d'éclairer les décisions qui s'y rapportent.

C'est notamment grâce à cette maquette que fut réalisée l'étude des volumes des bâtiments de la vallée du Cher et c'est, indéniablement, leur représentation sur ce vaste document en relief qui permet de corriger des erreurs non perceptibles sur le seul papier et même sur des maquettes partielles.

Les grandes opérations d'urbanisme sont freinées par le fait qu'elles se développent sur un territoire découpé en plusieurs communes souveraines. La formule inaugurée à Tours permet, sans porter atteinte à la souveraineté et à la diversité communale, de conserver une unité dans le développement de l'urbanisme et dans l'élaboration du plan.

L'atelier d'urbanisme permet tout à la fois de conserver la responsabilité politique des élus et de regrouper dans un authentique esprit d'équipe les fonctionnaires de l'Etat et les techniciens municipaux.

Si, dans l'ensemble de la région tourangelle, les

1. Courbes reliant les terrains ayant un même prix au mètre carré.

2. 42 m².

municipalités ont parfois des objectifs politiques et philosophiques radicalement opposés, l'atelier d'urbanisme a fait naître en son sein un véritable esprit de coopération et de mutuelle compréhension. Car ces hommes qui s'opposent dans le forum coopèrent au plus haut niveau dans la création urbanistique et trouvent ici leur unité dans l'intérêt général.

LES « PAVILLONS DU MAIRE »

5 592 logements dont 2 072 maisons individuelles ont été bâtis et livrés en accession à la propriété aux familles de ressources modestes ou moyennes à Tours en dix ans.

Une formule originale a été élaborée pour permettre à ceux qui ne pouvaient y prétendre avec les formules traditionnelles de devenir propriétaires de leur appartement ou de leur maison.

Dès le début des années 60, Jean Royer demanda à l'architecte en chef de la ville d'étudier un type de maison individuelle dont le prix de revient corresponde exactement au montant des prêts aidés par l'Etat : ceci afin que les familles candidates à l'accession à la propriété n'aient pas besoin de recourir à des financements complémentaires alourdissant le montant de leurs remboursements mensuels.

Pendant plusieurs mois l'étude fut menée au plan technique et financier et le projet finalement mis au point fut présenté aux Tourangeaux dans le cadre de la Foire de mai 1964 sous la forme d'une maison bâtie par les employés de la ville, aménagée et meublée. Le succès fut immense : un registre placé dans la maison-

modèle fut, en l'espace de quelques jours, couvert de milliers de demandes.

La formule différait cependant quelque peu de celle qui avait été initialement prévue. En effet, il n'avait pas été possible de réaliser toute la construction et l'aménagement intérieur avec les moyens financiers correspondant à la seule aide de l'Etat. Le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (C.S.T.B.), organisme officiel délivrant les agréments pour les matériaux et les formules architecturales de série, avait, notamment, refusé l'emploi de matériaux de cloisonnement intérieur particulièrement économiques et intéressants. Mais cela exige une explication. En effet, la première version qui avait été présentée à l'agrément officiel comportait des cloisons... de paille. Cependant, aussi surprenant que cela puisse paraître, la paille comprimée avec une forte pression (quatorze atmosphères) traitée contre les insectes et recouverte de deux faces de carton bituminé, révélait des qualités étonnantes tant au niveau de l'isolation phonique et thermique qu'au niveau de la protection contre l'incendie (il faut plus de dix minutes à un chalumeau oxy-acétylénique pour transpercer la cloison de cinq centimètres d'épaisseur sans d'ailleurs lui communiquer le feu.) Par ailleurs, ces cloisons étaient d'une grande commodité d'installation (d'une pose très rapide et livrées toutes prêtes à recevoir le revêtement final, peinture ou papier). Enfin, ces cloisons présentaient l'avantage considérable de réduire le coût et les délais de construction (économie non négligeable). Mais le projet fut écarté au profit de solutions traditionnelles, nettement plus coûteuses. Et pourtant... la marine de guerre française utilisait précisément ces cloisons comme cloisons pare-feu !

Dès lors, l'objectif d'une maison individuelle financée avec la seule aide de l'Etat ne pouvait plus être atteint à moins de faire appel à la participation physique des futurs propriétaires : ce qu'exigeait la nouvelle formule présentée au public.

Il s'agissait de remplacer le traditionnel « apport

initial » en argent par un « apport initial » en travail. La maison était livrée non achevée et son attributaire disposait de trois mois pour réaliser :

- les peintures extérieures,
- les revêtements intérieurs (murs et sols),
- les petites menuiseries (pose des plinthes et des étagères de placards),
- la pose des sanitaires (sur des tuyauteries installées, avec des appareils fournis).

Toutes les personnes qui avaient porté leur nom sur le registre de la maison-modèle furent invitées par Jean Royer à une réunion d'information technique et financière. Il fallut pour accueillir les personnes intéressées (près de 5 000) utiliser la vaste salle du Palais des Sports : sur le parquet réservé à l'évolution des équipes de basket, de hand et de tennis, tous les matériaux, y compris des éléments « éclatés » du gros œuvre, avaient été disposés. Et, à partir des éléments financiers confirmés par un appel d'offres lancé aux entreprises, le maire put exposer aux candidats toutes les modalités de l'opération qu'il projetait. A la suite de cette réunion, toutes les adhésions devaient être confirmées.

Le premier chantier de cent pavillons fut lancé en 1966 au sud de Tours dans le cadre d'un petit massif boisé déjà entamé par des constructions de l'Education Nationale. Ce site qui, sans la volonté des élus municipaux, aurait été jugé digne d'une opération de constructions de luxe, accueillit donc ce que l'on appelait déjà « les pavillons du Maire ».

On assista alors à une extraordinaire émulation entre les accédants à la propriété. Ayant chacun des talents différents, ils s'organisèrent souvent entre eux pour effectuer leurs travaux dans les meilleures conditions d'exécution.

Mais le problème du financement ne concernait pas uniquement la construction des maisons. Il touchait aussi la charge foncière, c'est-à-dire le coût d'acquisition et d'équipement du terrain. Jean Royer avait proposé deux solutions aux candidats : celle de la

propriété complète du sol ou celle de la location par bail emphytéotique sur quatre-vingt-dix-neuf ans. Or c'est sur la propriété que se porta le choix à l'unanimité. Il fallait donc intégrer le coût du sol dans un financement en vingt-cinq ans, comme celui de la construction. Le maire et son Conseil décidèrent alors d'engager la solidarité de toute la population par le truchement des finances de la ville. Ce fut donc la ville de Tours qui paya une partie de la charge foncière, permettant ainsi à des milliers de familles modestes et moyennes de posséder une maison.

Après la première opération « pilote », la construction se poursuivit selon la même formule appliquée tantôt à des immeubles divisés en appartements, tantôt à des maisons individuelles, les architectes de la ville concevant des modèles aux aspects et aux matériaux diversifiés.

Signalons qu'en 1971, pour un logement de quatre pièces, la charge mensuelle la moins lourde pour un pavillon économique était de 17 319 A.F. et la plus lourde, pour une maison traditionnelle, était de 41 426 A.F.

LE PONT MIRABEAU

Ce pont répondait à un besoin vital pour Tours : celui du franchissement de la Loire et de la mise en communication des nouveaux quartiers du nord avec le centre de la cité, pour éviter les deux écueils d'une circulation engorgée, voire bloquée d'une part et, d'autre part, d'un enclavement préjudiciable de toute une partie de la ville.

Sa présence sur le tracé d'un grand boulevard était donc nécessaire et même de plus en plus urgente à mesure que les constructions de logements et les implantations d'entreprises se multipliaient dans les quartiers nouveaux bâtis sur le coteau nord de la Loire.

Prévu au plan de la ville dès les années 1960, ce pont fut construit en 1972 et en 1973. Son originalité réside dans le fait que sa réalisation fut l'aboutissement d'une grande audace.

En effet, en règle générale, un ouvrage d'une telle ampleur ne peut être réalisé avec les seuls moyens d'une ville, puisque le coût de l'opération (non seule-

ment le pont mais aussi son raccordement aux voies existantes) est extrêmement élevé (1). En général, il est donc nécessaire que l'Etat apporte son concours à de tels travaux sous la forme de subventions. Cette aide se justifiait d'ailleurs particulièrement ici, dans la mesure où le franchissement de la Loire à Tours ne constitue pas un service destiné aux seuls usagers tourangeaux mais intéresse la collectivité nationale tout entière.

La ville de Tours, en temps opportun, sollicite donc l'aide de l'Etat. Mais dans le grand concert de la planification nationale, le pont de Tours ne pouvait être aidé qu'en 1975...

Or, au tout début des années 1970, la construction de l'autoroute Aquitaine parvenait au stade du franchissement de la Loire et le chantier comportait des bancs de préfabrication pour les deux grands ponts qui enjambent côte à côte le fleuve.

Il se trouva que les unités de préfabrication pouvaient également produire les grandes poutres de béton précontraint nécessaires à la réalisation d'un troisième ouvrage tel que le pont urbain de Tours. L'économie procurée par cette solution serait substantielle — elle fut chiffrée à 800 000 F.

C'est pourquoi, profitant de cette économie et conscient de l'urgence de l'opération autant que de la hausse continue des coûts, le Conseil Municipal de Tours décida de lancer immédiatement l'ouvrage routier en le finançant sur les seuls budgets de la ville et grâce à une subvention départementale de 2 750 000 F accordée par le Conseil Général.

Les automobilistes disposèrent donc avec trois années « d'avance » d'un pont, et ce pont n'aura pas coûté plus cher aux Tourangeaux que s'il avait été réalisé trois années plus tard avec l'aide financière de

1. Dans ce cas précis : 12 500 000 F. initialement prévus ; coût final de l'opération : 22 500 000 F.

l'Etat (1). D'autre part, la France réalisa l'économie d'une subvention de 3 millions de F.

1. Les calculs effectués avant la décision municipale ont démontré que l'économie réalisée en employant les installations du chantier de l'autoroute et en évitant l'augmentation durant trois années des coûts prévisionnels correspondait au montant de la subvention que l'Etat accordait.

**LA SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE
DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION
TOURANGELLE: UN FOYER D'EXPERIENCES
SOCIALES ET TECHNIQUES**

La transformation des organismes publics chargés d'assurer le fonctionnement des transports en commun dans l'agglomération de Tours a permis en 1975 d'engager des expériences originales tant au plan social qu'au plan technique.

Jean Royer a convaincu ses collègues de l'agglomération de créer une société d'économie mixte pour les transports en commun. Cette société est désormais constituée et se compose de quatre grands partenaires :

- La ville de Tours.
- Le syndicat des communes de l'agglomération.
- Un comité des usagers.
- Une société privée spécialisée dans la gestion des réseaux de transports en commun.

Comme toute société d'économie mixte, la SEMI-TRAT (Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Tourangelle) est dirigée par un conseil d'administration. Or, Jean Royer a voulu que le personnel de la société soit représenté au sein de ce conseil. Ainsi, un membre représentant les ouvriers et un membre représentant les cadres (élus au sein du comité d'entreprise) siègent aux côtés des représen-

tants des maires et de la société technique. Comme les autres, ils disposent d'une voix délibérative, c'est-à-dire qu'ils participent par leurs votes aux décisions ; ils disposent, en outre, d'informations complètes dont ils peuvent faire bénéficier leurs collègues ouvriers et cadres.

Quant aux usagers, ils forment, par le truchement de délégués émanant d'organismes représentatifs, un conseil régulièrement consulté sur des questions telles que la nature des prestations de transport (confort des autobus, fréquence des dessertes, tracé des lignes) et les tarifs.

Par ailleurs, Jean Royer a souhaité que la création d'une société soit utilisée pour développer une expérience nouvelle d'« épargne-retraite », idée qui lui est particulièrement chère.

La société s'est donc engagée à appuyer l'effort d'épargne des employés en apportant elle-même une somme égale à celle épargnée par chaque intéressé : le système mis en place est tel qu'un homme, entrant à 25 ans dans la société des transports et économisant 400 F par an jusqu'à 60 ans, dispose le jour où il prend sa retraite :

- soit d'une retraite complémentaire de 1 000 F par mois,
- soit d'un capital de 140 000 F.

La Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Tourangelle constitue donc, à plus d'un titre, une première expérience sociale très importante en France.

Quant au deuxième aspect de l'expérience, il est proprement technique et participe d'une grande originalité : en 1975, Jean Royer fait organiser par la SEMITRAT les premières lignes expérimentales d'autobus électriques et tenir à Tours un atelier national pour la traction électrique.

Le but du maire de Tours, en rassemblant ses collègues d'autres villes de France et les constructeurs actuels ou futurs d'autobus électriques, consiste à

délimiter les contours d'un véritable marché pour le transport en commun électrique.

En effet, pour économiser le pétrole d'abord, mais aussi pour éliminer une part de la pollution atmosphérique et du bruit provenant de la circulation, et enfin pour assurer la desserte des quartiers anciens des villes par des véhicules de petit gabarit, Jean Royer envisage de recourir à cette technique de pointe qu'est la propulsion électrique. Or, celle-ci n'en est qu'à ses balbutiements : le marché n'existe pas, l'Etat n'a pas encouragé (ni incité financièrement) la recherche en ce domaine et la France est finalement confrontée à un besoin réel sans pouvoir y répondre.

En rassemblant autour de lui un certain nombre de maires désireux, comme lui, d'introduire ce type de traction dans le cadre de leur dispositif de transports en commun, le maire de Tours espère parvenir à créer un marché susceptible d'intéresser les constructeurs et d'accélérer la mise en place d'un réseau suffisamment rentable.

Par bonheur, l'Etat sollicité vient finalement d'accepter d'encourager l'initiative et d'y participer financièrement.

Un mouvement est donc engagé, la ténacité dans l'effort lui permettra de se perpétuer. Et dès lors que la traction électrique accédera au stade industriel, ce qu'il est désormais permis d'espérer, les coûts seront compétitifs. L'expérience aura porté ses fruits.

UNE LUTTE CONTRE LE CHOMAGE DES JEUNES

En 1975, Jean Royer, à plusieurs reprises, proposait au gouvernement un dispositif de solutions pratiques pour lutter contre le chômage des jeunes.

A la fin de la même année, le maire de Tours présentait un plan d'ensemble au Premier ministre de l'époque, et sollicitait son accord pour l'application expérimentale à Tours d'une partie du plan.

Trois objectifs étaient proposés :

- Ouvrir aux jeunes sans emploi âgés de 16 à 25 ans l'accès aux services de la mairie, de la préfecture, de l'Hôpital Universitaire, des Sociétés d'Economie Mixte de Construction et à tous les organismes à caractère de service public, ces divers organismes étant considérés comme des établissements aptes à créer des stages de formation professionnelle et à dispenser l'enseignement correspondant.
- Organiser la formation des jeunes selon un programme précis, en application du principe de l'enseignement alterné :
 - 2/3 des heures de stage consacrées à la formation pratique, c'est-à-dire à l'exercice direct et complet du métier ou de la profession dans le cadre du service ;

- 1/3 des heures de stage consacrées à l'enseignement général et technologique dispensé soit par les cadres du service rémunérés en heures supplémentaires, soit par des membres de l'enseignement ou des organismes de formation continue rémunérés à la vacation, ces « cours » devant permettre aux jeunes gens et jeunes filles d'aboutir à deux séries de résultats complémentaires ;
- d'abord préparer la partie théorique ou pratique du diplôme qu'ils ont tenté souvent d'acquérir pendant leur période de scolarité et aux épreuves de laquelle ils ont échoué (partie théorique ou pratique du C.A.P., du B.E.P. par exemple) ;
- ensuite préparer les examens ou concours administratifs ou techniques aptes à leur procurer, notamment dans les grands services, un emploi définitif. Chaque stagiaire recevant à cet effet la liste complète des épreuves et étant encouragé à les subir : concours d'entrée aux P.T.T., à la S.N.C.F., à la Sécurité Sociale, au Trésor, à l'Enregistrement, à la Police et à la Mairie. Cette formule permet donc concrètement aux jeunes de multiplier leurs chances en misant sur plusieurs voies au lieu de tout risquer sur une seule issue.
- Délivrer en fin de stage un certificat de travail et de compétence particulièrement utile aux jeunes pour répondre à l'une des préoccupations très répandues des employeurs : n'embaucher que du personnel ayant déjà travaillé et susceptible de tenir efficacement un poste ; ce fait vaut notamment pour tous les emplois du tertiaire (sténodactylo, employée de bureau, aide-comptable, service d'accueil, secrétaire de direction, etc.).

Enfin, le Premier ministre donnait son accord pour lancer l'expérience à la mairie de Tours et une convention était signée avec l'Etat.

Dès le début de l'été 1976, une cinquantaine de jeunes gens et jeunes filles ont entamé un stage d'un an dans les services municipaux (qui comportent 140 métiers différents).

Leur rémunération est fixée selon les modalités de l'expérience à 410 F par mois pour les jeunes sans diplôme et à 90 % du S.M.I.C. pour ceux disposant d'un diplôme professionnel. Dans certains cas (garçons libérés du service militaire depuis moins d'un an ou chargés de famille) la rémunération atteint 110 à 120 % du S.M.I.C.

A ces sommes, la ville de Tours ajoute, pour sa part, 200 F par mois et par stagiaire.

CONSTRUCTIONS SCOLAIRES D'AVANT-GARDE

Les travaux d'un jeune architecte en chef des services municipaux de Tours, encouragés et traduits dans les faits par les élus, ont dans un quartier de la ville véritablement révolutionné l'architecture scolaire.

En effet, dans la vallée du Cher, ont été construits deux groupes scolaires primaires et un collège d'enseignement secondaire faisant appel à des conceptions techniques et architecturales d'avant-garde.

Un aménagement original.

Extérieurement, les groupes scolaires primaires ont été conçus comme une sorte de hameau constitué par plusieurs maisonnettes. Mais c'est dans l'aménagement intérieur que réside la plus grande originalité.

Au plafond, des poutres donnent aux pièces un air accueillant. Le jeu des couleurs habilement diversifié selon les emplacements (en particulier : des couleurs vives dans les couloirs de circulation, des couleurs plus sombres pour les classes) rend la décoration intérieure étonnamment variée et subtile.

Les locaux réservés à l'administration (bureau de la directrice, salle d'attente pour les parents et salle de réunion pour les professeurs) sont répartis dans une surface circulaire. Les espaces de circulation, pour leur part, ont été soigneusement étudiés pour rompre avec la monotonie des couloirs rectilignes. De larges allées, plus appropriées à l'exubérance des enfants, mènent aux classes et contribuent à donner à l'école un air de fantaisie et de poésie. L'instauration de ce système de circulation n'implique cependant pas de place perdue. En effet, l'espace a été « autrement » utilisé. Un patio intérieur a été intégré aux couloirs. Ainsi, les élèves et les instituteurs côtoient l'espace vert planté au centre de l'école et communiquent avec la nature partout présente.

Un préau a été installé au croisement de tous les axes de circulation, véritable forum autour duquel les marches ont été couvertes de moquette. Ce sont autant de bancs disponibles pour des spectateurs éventuels lors d'une fête de l'école par exemple, ou lors d'autres manifestations.

Pour favoriser le travail en groupe, l'architecte a prévu un jeu de cloisons mobiles facilement escamotables entre les classes. Ces séparations qui apparaissent et se replient en un clin d'œil n'en sont pas moins efficaces sur le plan de l'insonorisation.

Les classes, de forme trapézoïdale, comportent dans leurs angles un atelier commun et un bloc sanitaire ou un patio ouvert sur les circuits de circulation. Patios et blocs sanitaires sont inscrits dans des pièces dont le toit a une forme pyramidale.

Chaque salle de classe s'ouvre directement sur la cour. Tout est prévu pour le bonheur et la sécurité des enfants. Même les angles des murs ont été intérieurement arrondis pour éviter la chute sur une arête saillante...

UN C.E.S. climatisé.

Quant au collège d'enseignement secondaire, il se

caractérise par un procédé de chauffage original. En effet, son isolation phonique particulièrement soignée et sa bonne isolation thermique permettaient de choisir l'énergie électrique pour le chauffage. Mais le procédé retenu est tout à fait moderne, puisqu'il s'agit de la récupération des calories présentes dans l'air rejeté à l'extérieur, par l'intermédiaire de pompes à chaleur.

La pompe à chaleur prélève des calories à une source froide qu'elle refroidit, par conséquent, légèrement puis elle transfère ces calories à une ambiance déjà chaude, ce qui a pour effet de la chauffer davantage. Les pompes à chaleur sont installées sous les toits, à l'endroit où aboutissent les buses du système de ventilation dit à double flux.

L'air chaud et pollué des salles de classe est débarrassé de ses calories par la pompe à chaleur et c'est un air froid qui est rejeté à l'extérieur du bâtiment.

Pendant ce temps, une quantité d'air neuf équivalente est puisée à l'extérieur et réchauffée avant d'être diffusée dans les salles de classes.

En été et en demi-saison, on inverse le cycle de la pompe à chaleur.

Les fenêtres étant très étanches et devant rester fermées pour ne pas laisser pénétrer les bruits, le renouvellement d'air est assuré mécaniquement aussi bien au soufflage qu'à l'extraction, conformément au principe du système à « double flux ».

Ce système de climatisation simplifiée a déjà été mis en service dans des hôtels, des bureaux, des cliniques. Mais c'est la première fois qu'il est utilisé dans des locaux scolaires. L'Etat a prouvé l'intérêt qu'il portait à la réalisation de cette expérience en participant, pour 50 %, aux dépenses supplémentaires entraînées par ces innovations.

Tout l'effort entrepris pour concevoir des écoles plus accueillantes et pour donner, d'une manière générale, aux enseignants de meilleures conditions de travail témoigne de la volonté de la municipalité d'améliorer sans cesse la qualité de ses écoles.

TOURS, VILLE-JARDIN

La ville de Tours arrive en tête du classement des grandes villes françaises pour le nombre de mètres carrés d'espace vert par habitant : 6 m² en ne considérant que l'agglomération tourangelles (contre 2,5 à Rouen, 2,4 à Lyon, 1,3 à Marseille et 1,2 à Bordeaux).

En englobant le bois des Hâtes et la forêt de Larçay, on parvient au chiffre assez étonnant de 32 m² par habitant. (En comparaison, Berlin 19 m², Londres 25, Moscou 70, et Paris... 1 !)

Les espaces verts urbains comprennent :

- *les espaces verts de voisinage* (1,2 m² par habitant), fréquentés par les riverains sans pouvoir attractif pour les autres populations. Ce sont les quelques mètres carrés de pelouse situés au pied des immeubles. On ne les remarque guère, mais les riverains sont très attachés à leur existence, ne serait-ce que du point de vue décoratif.

A Tours, ils occupent une surface de 12,84 hectares.

- *Les jardins de quartier* (2,6 m² par habitant), qui jouent un rôle d'attraction pour une population bien localisée. Ils couvrent une superficie de 31,02 hectares.

- *Les parcs d'agglomération* (6 m² par habitant) fréquentés par toute la population citadine. Ils représentent 67,60 hectares (Botanique - Prébendes - Parc Honoré-de-Balzac, etc.)
- Enfin *les jardins privés* ; ceux-ci occupent une surface de 10 hectares. Encore n'a-t-on retenu de cette surface que les jardins de plus de 300 m².

Outre les espaces verts urbains, les habitants de Tours disposent, à la périphérie immédiate, d'un *massif boisé* de 360 hectares dont une chênaie cinquantenaire sauvée à l'arraché, par la municipalité de Tours, des projets d'un promoteur immobilier.

Cette forêt, nettoyée, équipée, est ouverte tous les week-ends et les jours fériés aux promeneurs qui délaissent dans un parking périphérique leurs véhicules.

BIBLIOTHEQUE MUNICIPALE ET ANIMATION

Bien qu'entièrement détruite en 1940, la bibliothèque municipale de Tours offre maintenant à ses abonnés des moyens de lecture, de détente, de documentation, de travail, qui la placent parmi les premières bibliothèques municipales de France. Ils y trouvent, soit à la bibliothèque centrale, soit dans les cinq succursales réparties à travers la ville :

- 5 400 m² de salles ouvertes au public, 4 900 m² de magasins de stockage,
- 432 000 volumes couvrant toutes les disciplines,
- 7 100 disques,
- 1 150 périodiques.

En 1976, 34 582 lecteurs furent inscrits sur les 145 000 habitants de Tours. 23 % donc de la population tourangelle fréquentent la bibliothèque municipale, soit presque trois fois plus que la moyenne française (8,2%).

650 680 livres et disques furent empruntés, soit 4,5 livres et disques par an et par habitant, c'est-à-dire plus qu'à New York (4), qu'à Paris (1,63) et 2 fois plus que la moyenne française (1,89).

La dotation moyenne de la ville par an et par habi-

tant est de 26,50 F c'est-à-dire presque deux fois la dotation moyenne des autres villes (la moyenne française est de 15,03 F).

Un effort tout particulier est consenti pour offrir aux lecteurs des services toujours plus diversifiés et adaptés aux différentes catégories d'utilisateurs. En ce domaine, Tours a parfois devancé les autres villes de France, en mettant en service notamment le premier bibliobus scolaire municipal de France (1956) et la première salle de lecture pour adolescents (1959).

L'animation constitue l'un des apports essentiels de la bibliothèque dans la vie culturelle tourangelle : depuis 1958, en moyenne neuf expositions annuelles sont organisées par la bibliothèque, et dix conférences sont prononcées. Signalons que la population peut emprunter gratuitement des tableaux d'artistes tourangeaux.

Les enfants sont particulièrement bien traités : non seulement ils disposent de 100 000 volumes soigneusement choisis, mais ils trouvent aussi à la bibliothèque des animateurs pour leur conter des histoires, leur commenter des disques, des films, des diapositives ou encore les initier au chant ; les enfants animent eux-mêmes sept clubs : lecture, poésie, philatélie, mots croisés, échecs (5 tournois organisés en 1976). Ces activités regroupent environ 50 000 enfants par an.

« LA VILLE LA PLUS AGREABLE DE FRANCE »

Durant l'été 1974, la S.O.F.R.E.S. — commanditée par R.T.L., *l'Express* et quinze grands quotidiens de province — effectuait un vaste sondage auprès des habitants des dix-huit plus grandes villes de France hormis Paris.

L'objectif de l'opération consistait à déterminer une classification des villes en fonction d'une conception très large de « la qualité de la vie ».

Trois séries de critères avaient été retenus :

— Des critères correspondant aux données « naturelles » des villes choisies : l'agrément de l'arrière-pays, le tempérament des habitants, le climat.

— Des critères relevant du domaine socio-économique : le niveau des salaires, la situation de l'emploi, et notamment l'emploi des jeunes.

— Des critères ayant trait à l'influence directe des politiques municipales : la culture, le logement, les écoles, les crèches, les hôpitaux, les équipements sportifs, les espaces verts, la circulation, les transports en commun, le niveau de la contribution locale, la pollution, la qualité esthétique des constructions neuves, l'animation.

Pour chaque critère, les questions posées aux habitants permettaient à l'institut de sondage de calculer un indice de satisfaction.

Afin d'aboutir à une synthèse recouvrant l'ensemble des éléments et claire pour le public, deux classements furent établis : celui des villes, eu égard à la qualité de la vie, et celui des maires.

« La couronne de la qualité de la vie est décernée à Tours » : tel fut le résultat de l'enquête. Les Tourangeaux sont, parmi les habitants de toutes les grandes villes de France, ceux qui souffrent le moins des sept grands maux de la vie urbaine : le bruit, la laideur, la saleté, la pollution de l'air, la tristesse, les embouteillages et le manque d'espaces verts.

Quant à Jean Royer il fut classé second sur les dix-huit maires choisis mais, en fait, premier si l'on considérait les maires de villes de plus de 100 000 habitants, avec un taux de satisfaction de la population de 82 %.

TABLE DES MATIERES

Introduction	9
--------------------	---

Première partie

LES DIFFERENTES MAITRISES

Agir	15
Première maîtrise : le territoire	17
Deuxième maîtrise : le sol	19
Troisième maîtrise : le plan	25
Quatrième maîtrise : la direction politique ..	29

Deuxième partie

UNE POLITIQUE D'INTEGRATION

Introduction : Faire une cité	30
Chapitre I - L'intégration humaine	35
Chapitre II - L'intégration de la nature	45
Chapitre III - L'intégration de l'automobile ..	49
Chapitre IV - L'intégration de l'économie	59
Chapitre V - L'intégration de la culture	65
Chapitre VI - L'intégration des sports	73
Chapitre VII - L'intégration du passé	79
Conclusion	89

ANNEXES

Le premier atelier d'urbanisme de France	93
---	----

Les « Pavillons du Maire »	97
Le pont Mirabeau	101
La Société d'Economie Mixte des Transports ..	105
Une lutte contre le chômage des jeunes	109
Constructions scolaires d'avant-garde	113
Tours, ville-jardin	117
Bibliothèque municipale et animation	119
« La ville la plus agréable de France »	121

ACHEVÉ D'IMPRIMER
SUR LES PRESSES
DE L'IMPRIMERIE S. E. G.
33, RUE BÉRANGER, A
CHATILLON-SOUS-BAGNEUX

N° éd. : 3765
Numéro d'imprimeur : 339
Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1977

Député d'Indre-et-Loire, deux fois ministre, Jean Royer est avant tout le maire de Tours. C'est dans cette ville que, depuis dix-huit ans, il mène avec ardeur et détermination une politique qu'il qualifie d' « intégration » : intégration des hommes et des machines, mais aussi intégration de la nature, du passé, de la culture et des sports. Empêcher la ville de se « désintégrer » : lutter contre son développement anarchique et désordonné; s'efforcer au contraire de l' « organiser », c'est-à-dire de lui assurer cette unité et cette cohérence interne nécessaires au fonctionnement de tout organisme, en faire un être harmonieux et équilibré et, enfin, lui donner une âme : tel est le fil directeur qui a constamment guidé l'action de Jean Royer.

Ce livre est un témoignage important. Tours apporte l'illustration éclatante d'une ville qui, au XX^e siècle, a su néanmoins retrouver l'art de vivre d'une cité.