

OCDE
DIVISION DES RELATIONS EXTÉRIEURES

PROGRAMME
TRAVAILLEURS/EMPLOYEURS

LES NOUVELLES EXIGENCES EN MATIÈRE DE POLITIQUE URBAINE

Rapport sur une réunion d'experts syndicaux
tenue dans le cadre du Programme Travailleurs/Employeurs de l'OCDE

Juin 1988

Paris, juin 1988

Programme Travailleurs/Employeurs

Réunion d'experts 1988-1

LES NOUVELLES EXIGENCES EN MATIERE DE POLITIQUE URBAINE

Rapport sur une réunion d'experts syndicaux
tenue dans le cadre du Programme Travailleurs/Employeurs de l'OCDE

(Paris, 7 et 8 mars 1988)

Les relations formelles entre l'OCDE et les représentants des syndicats, des entreprises et de l'industrie dans les pays Membres passent par deux organismes officiellement reconnus par le Conseil de l'OCDE. Il s'agit de la Commission Syndicale Consultative auprès de l'OCDE (TUAC) et du Comité Consultatif Economique et Industriel auprès de l'OCDE (BIAC). Les dispositions adoptées prévoient, outre les diverses formes d'échanges de vues sur des problèmes de fond tout au long de l'année, la tenue de réunions au niveau technique qui n'engagent pas la responsabilité des Organisations. Ces réunions revêtent la forme de débats spécifiques soit avec le Secrétariat, soit dans le cadre du Programme Travailleurs/Employeurs qui, au début de chaque année, établit un calendrier de réunions consacrées à des thèmes bien précis.

A l'issue des réunions tenues dans le cadre du Programme, un rapporteur établit, sous sa propre responsabilité, un rapport des délibérations en vue de sa distribution aux partenaires sociaux ainsi qu'aux comités compétents de l'OCDE. Ces rapports reflètent les opinions du rapporteur sauf lorsque ces dernières sont expressément attribuées à des participants et ne correspondent pas nécessairement aux vues des autres participants ou à celles de l'OCDE.

Copyright OCDE 1988

Ta. 40848

Reçue : 31/5/88

Terminée : 13/6/88

13121

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
Résumé	ii
Rapport final sur la réunion établi par M. Robin MURRAY	1
1. Les restructurations urbaines : conséquences des mutations technologiques, économiques et socio-démographiques sur l'urbanisation	1
2. Mesures nouvelles	4
3. Régénération des économies urbaines : secteurs, emploi et marché du travail	7
4. Infrastructure et environnement : vivre dans les villes	9
5. Urbanisme et marché foncier urbain	12
6. Financement et fiscalité	14
7. Gestion de la ville : nouvelles orientations des municipalités et de l'administration	16
8. Conclusions et travaux futurs	18
Annexe : Liste des participants	20

RESUME

Une réunion d'experts syndicaux sur "les nouvelles exigences en matière de politique urbaine" s'est tenue à Paris les 7 et 8 mars 1988 dans le cadre du Programme Travailleurs/Employeurs de l'OCDE pour 1988. Elle a été préparée en collaboration avec la Commission syndicale consultative auprès de l'OCDE (TUAC).

Les services urbains doivent s'adapter aux changements en cours, en particulier aux problèmes des centres-villes et au vieillissement de la population des pays de l'OCDE, à l'évolution des valeurs sociales, aux restructurations économiques et à l'introduction des nouvelles technologies dans les foyers et sur le lieu de travail. De ce fait, il faudra sans doute mettre en place de nouveaux types de services urbains et remplacer ou modifier les infrastructures existantes, et les particuliers et les entreprises devront peut-être changer leurs préférences quant à leur lieu de résidence ou d'implantation. Cette réunion avait donc pour objet d'examiner la nécessité de prévoir les conséquences de ces évolutions et d'évaluer les ajustements à opérer dans la politique menée.

On trouvera ci-après un rapport général des débats de la réunion d'experts qui a été établi par M. Robin Murray (Chargé de cours à l'Institute of Development Studies, Université du Sussex, Brighton, Royaume-Uni) qui a été nommé Rapporteur général de cette réunion.

La liste des participants à la réunion figure en annexe.

LES OPINIONS EXPRIMES ET LES ARGUMENTS EMPLOYES DANS LE PRESENT RAPPORT
N'ENGAGENT QUE LEUR AUTEUR
ET NE REFLETENT PAS NECESSAIREMENT CEUX DE L'OCDE

RAPPORT FINAL SUR LA REUNION

par M. Robin Murray
Chargé de cours à l'Institute of Development Studies
Université du Sussex, Brighton
(Royaume-Uni)

1. Les restructurations urbaines : conséquences des mutations technologiques, économiques et socio-démographiques sur l'urbanisation

La lente contraction de l'activité économique des pays de l'OCDE, après la période de croissance des années 50 et 60, s'est accompagnée, ces quinze dernières années, de profondes mutations économiques et sociales qui ont surtout touché les villes. On peut expliquer ce déclin par les raisons suivantes :

- La désindustrialisation et la perte des emplois manufacturiers urbains. Les industries manufacturières traditionnelles implantées dans les villes ont été abandonnées, elles ont émigré vers la périphérie et ont subi le contrecoup du progrès technique qui a permis des économies de main-d'oeuvre. Les nouvelles activités manufacturières ont surtout pris leur essor dans les petites villes et les régions rurales et ont donné naissance -- en Europe occidentale du moins -- au phénomène appelé "la ruralisation de l'industrie".
- La diminution de la population. Les grandes villes -- qui étaient autrefois d'importants pôles de croissance démographique -- ont vu leur nombre d'habitants diminuer. Londres, par exemple, a perdu un million et demi d'habitants en trente ans. Même au Japon, où le taux de croissance et le niveau de l'urbanisation ont été élevés, la population de Tokyo et Osaka diminue depuis 1970. Cet exode a en partie été planifié, mais on s'est rendu compte que la décentralisation ne faisait que prolonger une tendance sous-jacente plus générale vers la "suburbanisation" et la "ruralisation", qu'il s'agisse des personnes comme des emplois.
- L'abandon de certains quartiers. La désindustrialisation a touché surtout des périmètres déterminés : les zones industrielles urbaines, les docks des ports, les abords des gares ferroviaires. L'absence d'industries nouvelles, le déplacement du centre de gravité économique d'une ville (des ports maritimes vers les aéroports, par exemple) et des régimes fonciers particuliers sont autant d'éléments qui ont accentué l'abandon de ces quartiers bien après les fermetures et les cessations d'activité. L'affaiblissement de l'assiette fiscale et, en conséquence, les difficultés rencontrées pour renouveler l'infrastructure sociale et économique de ces quartiers, les a enfermés dans un cercle vicieux de désaffectations et de perte de population.

- La polarisation sociale. Les habitants ayant abandonné la ville sont, en gros, ceux qui en ont eu les moyens. Les autres se sont trouvés confrontés à la dégradation des logements, à la réduction des services sociaux, à une insécurité grandissante et à un marché du travail de plus en plus polarisé. Il existait d'une part des emplois de base, faisant appel à des qualifications théoriques et techniques, et de l'autre, des emplois semi-qualifiés ou non qualifiés de plus en plus nombreux, en particulier dans les nouvelles industries de services.

Avec le début de la récession, lorsque les ressources consacrées à l'enseignement et à la formation ont été réduites, de nombreux salariés ont été relégués dans le secteur le moins bien payé du marché du travail. Cette faiblesse des rémunérations a restreint encore l'étendue géographique du marché du travail en raison de la durée des déplacements et du coût des transports. Ce problème a été particulièrement grave pour les femmes. Avec la vague de chômage qu'ont connue de nombreux pays de l'OCDE dans les années 80, le dualisme du marché du travail s'est accentué, de même que la concentration du chômage dans certains quartiers urbains, où les taux de chômage masculin ont dépassé les 30 pour cent. Comme l'a avancé un observateur, les centres des villes sont devenus les régions déprimées des années 80. La situation n'est pas uniforme. Dans les villes, des îlots de prospérité ont subsisté ; une classe moyenne de plus en plus nombreuse vivant des services a regagné les quartiers en déclin -- processus que l'on a appelé "embourgeoisement".

Lorsque, simultanément, les prix fonciers ont augmenté -- en particulier dans les capitales -- cette évolution n'a fait qu'accentuer la polarisation sociale et économique des villes, qui a eu des conséquences pour la vie culturelle des villes, l'enseignement et même l'architecture (Los Angeles, par exemple).

En même temps, des forces de renouveau entraient en action :

- Le rôle des villes comme centres de savoir et d'information s'est accru, comme en témoigne le développement des services pour les entreprises, des fonctions financières et de planification et de l'enseignement spécialisé. Une nouvelle infrastructure informatique a été créée en conséquence -- câble à fibre optique, réseaux téléphoniques locaux, et bâtiments "intelligents". En Amérique du Nord, on estime que plus de la moitié des emplois se situent dans les activités liées à l'information, qui sont particulièrement concentrées dans les villes.
- L'expansion de certains services privés s'adressant aux consommateurs, en particulier la vente au détail, l'hôtellerie et la restauration, et des industries culturelles et de loisirs -- musique, radio, théâtre et édition.

Des transformations séculaires de plus longue durée pourraient aussi avoir une incidence particulière sur les villes :

- L'évolution démographique, en particulier le vieillissement de la population (le groupe des personnes ayant dépassé l'âge de la retraite passera de 10 à 20 pour cent de la population d'ici à l'an 2000).
- L'augmentation de la proportion de femmes dans la population active et le recul du taux d'activité des hommes.
- Les modifications de la structure des ménages, avec l'augmentation du nombre de familles monoparentales, des divorces successifs, et la diminution de la taille des ménages.
- L'utilisation grandissante du foyer comme lieu de travail par les travailleurs à domicile, les membres des professions libérales et les prestataires de services d'entretien et de services de bureau.
- L'évolution des habitudes de consommation, ce que l'on a parfois appelé "les effets de style de vie", qui accordent une place privilégiée à l'éducation, la santé, l'environnement et l'automatisation des tâches ménagères de routine. Des études sur le budget de temps des ménages ont montré que le temps passé à la préparation de la nourriture a diminué ces vingt dernières années, mais que le temps accordé aux enfants a augmenté.
- La croissance continue du parc automobile et l'encômbrement des villes, accentués par le développement du fret routier.
- La demande accrue d'espace pour vivre et travailler.
- Le nouvel aménagement du temps de travail. On constate une progression du travail de nuit et des autres types de travail posté, des systèmes de roulement souples, du travail à temps partiel, du travail en période de pointe et, d'une manière générale, de l'horaire mobile. Dans le même temps, la répartition du temps de travail selon l'âge, le sexe et les saisons de l'année a évolué. La montée du chômage, le développement de l'enseignement, la tendance à l'allongement des vacances et à l'avancement de la retraite contribuent à la fragmentation du temps des citoyens et à l'évolution de la demande qui l'accompagne (pour les transports de nuit par exemple).

Ces mutations structurelles, conjuguées aux aspects économiques, sociaux et spatiaux du déclin et de la croissance urbaine, exercent de fortes pressions sur l'infrastructure matérielle et sociale qui constitue l'héritage des villes. Dans certains cas, de nouvelles demandes apparaissent -- par exemple pour des réseaux câblés et des bâtiments "intelligents". Bien souvent, toutefois, les demandes ne sont pas nouvelles, mais elles se sont intensifiées et les problèmes ont dans certains cas pris une acuité nouvelle. Le travail, le logement et les moyens de transport bon marché, par exemple, sont les trois grands volets de l'économie et de la politique urbaines depuis plusieurs années, mais les exigences exprimées dans ces domaines revêtent une forme particulière à l'heure actuelle. La demande d'installations d'accueil pour les enfants n'est pas nouvelle -- elle est particulièrement forte en temps de guerre -- mais elle a atteint une nouvelle acuité à l'heure actuelle.

Toutes ces transformations entraînent une profonde restructuration des villes. Si les forces en action sont bien souvent semblables, les restructurations prennent une forme différente d'un pays à l'autre, et d'une ville à l'autre. Les vieilles villes industrielles ont été particulièrement touchées ; en revanche, les villes "historiques" de taille moyenne ont souvent subi des pressions excessives qui ont favorisé un développement rapide (Florence et Cambridge, par exemple) tandis que les nouvelles grandes métropoles internationales (telles que Tokyo, Paris, Londres et Los Angeles) ont connu tout à la fois un déclin industriel et une forte croissance des services. Les dissemblances qui existent entre les villes sont à bien des égards aussi instructives que les ressemblances. Qu'est-ce qui distingue l'expansion de Boston, Birmingham et Bologne de celle de Chicago, Liverpool et Gênes ?

2. Mesures nouvelles

Si, à bien des égards, les facteurs de transformation des économies urbaines sont aussi à l'origine d'une restructuration globale -- désindustrialisation, récession internationale, expansion de l'économie de l'information, "big bang" du secteur financier international -- la politique urbaine a véritablement un impact profond, dont la moindre raison n'est pas que l'infrastructure matérielle et sociale d'une ville constitue un système productif interdépendant qui doit être coordonné.

Il a été indiqué au cours de la réunion que, dans les pays de l'OCDE, l'infrastructure urbaine était généralement, de par son importance, le troisième ou le quatrième secteur économique et plusieurs experts ont souligné que la politique urbaine jouait un rôle important pour plusieurs raisons dont la moindre n'est pas sa contribution à la croissance nationale. Les villes engorgées freinent la croissance tout comme les usines mal gérées. Le coût élevé des logements est un facteur d'augmentation des salaires. Les longs trajets du foyer au lieu de travail constituent un gaspillage de ressources tout comme l'investissement concernant de nouveaux groupes d'habitations hors des villes, lorsqu'une partie de l'infrastructure urbaine existante n'est pas utilisée à pleine capacité.

Ce qui, pour de nombreuses villes, est une crise urbaine, peut être abordé sous plusieurs angles différents :

- a) La politique macro-économique, dont l'objectif est essentiellement de définir des stratégies nationales visant à assurer la compétitivité des différents secteurs de l'économie, le financement des services publics et un niveau soutenu de la demande intérieure. Vus sous cet angle, nombre des problèmes aigus qui se posent aux villes ne sont que le décalque de problèmes plus vastes (comme le chômage, l'insuffisance des rémunérations, la baisse des dépenses publiques, l'évolution technologique) et la meilleure façon d'améliorer la vie dans les villes n'est pas de mettre en oeuvre des programmes urbains particuliers, mais de faire face à ces problèmes plus vastes au niveau national et au niveau international.
- b) L'amélioration du fonctionnement du marché. Il s'agit là d'un volet de la première politique mentionnée, et, de ce point de vue, la cause principale des problèmes économiques et des répercussions qu'ils ont sur les villes est le fonctionnement imparfait des

marchés. C'est sur ce principe que repose la politique urbaine du Royaume-Uni dans les années 80. Elle a principalement consisté à réduire les mesures d'aménagement du territoire qui avaient pour effet d'affaiblir l'administration locale des villes, abaisser les impôts immobiliers, encourager la petite entreprise, réduire les subventions des transports publics, affaiblir les syndicats des secteurs publics et privés, encourager la vente de terrains publics, élargir le marché immobilier privé par la vente de logements publics et fournir des incitations au secteur locatif.

- c) L'affectation plus efficace sur le plan géographique des recettes et des capitaux du secteur public aux quartiers les plus durement frappés. Il faut pour cela aménager dans les villes des emplacements destinés à accueillir les investissements publics non assortis de contraintes d'implantation (bureaux pour l'administration ou centrales électriques), lancer de grands programmes d'aménagement des infrastructures urbaines (rénovation du réseau d'égouts, investissements routiers et ferroviaires, production combinée de chaleur et d'électricité, création de nouveaux réseaux téléphoniques, programmes de logements urbains) et accorder à l'aide des recettes de l'administration centrale des subventions aux services urbains.
- d) Le contrôle des investissements privés par l'Etat, à travers les pouvoirs dont il dispose en matière d'aménagement du territoire, des programmes d'incitations financières et le contrôle physique de l'implantation. C'est la politique qui a surtout été suivie pendant la période d'expansion au lendemain de la guerre, mais elle a perdu de son influence avec le recul du volume des investissements non assortis de contraintes d'implantation. Ce principe a été le fondement de la politique de l'urbanisme en France.
- e) La revitalisation par des mesures immobilières. Cette politique a pris la forme du financement public de zones industrielles dans les quartiers en déclin, de zones d'entreprise (avec incitations fiscales), de parcs scientifiques, de programmes d'infrastructure locaux et, dans certains cas, de programmes de rénovation à grande échelle pris en charge par le secteur public.
- f) La politique industrielle municipale. Elle a pris rapidement de l'importance dans de nombreux pays de l'OCDE, en particulier dans les années 70 et 80. Certaines municipalités ont créé des banques de développement pour encourager les restructurations industrielles. D'autres ont surtout cherché à offrir des services communs à des industries (programmes de formation sectoriels, centres de mode et de conception assistée par ordinateur en partie financés par le secteur public dans l'industrie de l'habillement et de la chaussure, travaux de recherche et développement réalisées par des établissements de recherche locaux pour les besoins de zones d'expansion industrielle). On trouve les meilleurs exemples de cette politique aux Etats-Unis, au niveau municipal et à celui des Etats (le Massachusetts est l'un de ceux qui a fait le plus), en République Fédérale d'Allemagne (en particulier dans le Baden-Württemberg), dans la "troisième" Italie, dans les villes du Royaume-Uni, en Australie et, plus récemment, en Espagne.

g) La régénération par les industries culturelles. Rome a été le pionnier d'un nouveau modèle de régénération des villes axé sur les industries culturelles. Elle a commencé par organiser un festival d'été et des transports par autobus bon marché toute la nuit, elle a renforcé l'éclairage, encouragé les manifestations culturelles et a depuis lors élargi son champ d'activité. La même politique a été suivie avec un succès incontestable par Glasgow, Londres et Sheffield au Royaume-Uni -- dans chaque cas, comme à Rome, cette politique a eu des conséquences sur l'emploi et sur tout le tissu urbain. Les principaux éléments de ce programme sont l'organisation de systèmes de distribution financés par le secteur public, la création de studios d'enregistrement, l'organisation de concerts rock, le développement des services de bibliothèque, la production de journaux locaux et de journaux spécialisés et l'application d'une politique élargie des transports publics. D'autres villes suivent maintenant cet exemple en y ajoutant des initiatives en faveur du commerce de détail dans le centre des villes afin d'enrayer la menace d'implantation de centres commerciaux et de loisirs en dehors des villes.

h) La régénération par l'environnement. Parallèlement, on a privilégié l'amélioration de la qualité de l'environnement urbain, à la fois pour les avantages qui en résultent et parce que cette politique permet d'offrir des conditions favorables à l'accroissement de l'offre de main-d'oeuvre technique, qui encouragera les industries de croissance à s'implanter dans les villes plutôt qu'à la périphérie ou dans les petites agglomérations. De même que la politique culturelle est faite, en partie -- au Royaume-Uni du moins -- pour enrayer la concurrence des centres commerciaux et des "parcs à thème" implantés en dehors des villes, la politique de l'environnement est faite en partie pour faire face à la concurrence des régions rurales.

La conception économique de la ville privilégie le rôle de celle-ci dans le domaine de la production et de la reproduction -- par reproduction on entend l'entretien, l'éducation, le logement, les soins de santé et le transport de la population active. Mais depuis quelques années, on reconnaît de plus en plus que la politique urbaine doit s'occuper de la vie culturelle des villes, en considérant la cité comme un centre de consommation, de loisirs et de vie collective. La destruction de communautés urbaines par des programmes de rénovation, l'aggravation des encombrements et de la pollution et même -- comme certains participants l'ont fait remarquer -- le sentiment d'insécurité, en particulier chez les femmes, ont contribué à dégrader la "qualité de la vie dans les villes". Cela étant, certains estiment que toute politique en faveur de la régénération urbaine ne saurait reposer uniquement sur des mesures d'ordre économique. Il est tout aussi important de prendre des dispositions pour améliorer l'environnement, aménager des espaces verts, réintégrer dans la ville les centres commerciaux, les zones d'activité et les quartiers résidentiels et s'assurer qu'il existe une large gamme d'équipements culturels, éducatifs et récréatifs.

Ces stratégies ne s'excluent pas mutuellement. L'importance donnée à la politique culturelle est, dans certains cas, la conséquence de la politique industrielle. La régénération par la vie culturelle et la régénération par

l'environnement ont à leur tour stimulé l'emploi et la croissance économique. De même, les stratégies économiques sont étroitement liées : dans la plupart des cas, la politique industrielle des municipalités comporte des mesures concernant l'immobilier.

En règle générale, on peut cependant distinguer les mesures qui privilégient le marché et découragent l'intervention de l'Etat, celles qui encouragent parfois cette intervention, mais au niveau national plutôt qu'au niveau urbain, enfin, celles qui accordent le rôle majeur aux municipalités dans l'implantation des infrastructures et des services et dans l'aménagement de l'espace et la planification stratégique. La fin de la période de prospérité de l'après-guerre, à compter du début des années 70, a été marquée par un clivage grandissant entre les mesures laissant jouer les mécanismes du marché qui mettent en évidence les limites de la planification, et les mesures interventionnistes qui mettent en évidence les limites des mécanismes du marché. Ces dernières, en particulier, ont abouti à la pénétration des fonctions municipales dans de nouveaux domaines, en particulier l'industrie et le marché du travail.

La question du libre jeu des mécanismes du marché et de l'intervention des pouvoirs publics a été l'un des principaux thèmes de la réunion. De l'avis général des participants, s'agissant de la politique urbaine, la stratégie qui consiste à laisser jouer les forces du marché est tout à fait inadéquate. Les économies et déséconomies externes, dont on trouve de nombreux exemples dans les manuels d'économie, ont des incidences sur les problèmes urbains -- encombrements de la circulation, pollution et formation de la main-d'oeuvre -- tout comme les grands investissements interdépendants. Le fonctionnement du marché foncier -- sur lequel s'appuie toute l'activité urbaine -- est nécessairement imparfait, ce qui entraîne de graves conséquences pour la répartition, l'aménagement de l'espace, le logement et la restructuration de l'activité économique. Compte tenu des faiblesses du marché, les questions clés qui se posent sont les suivantes : a) comment élaborer des stratégies appropriées dans chacun de ces domaines ; b) quels sont les meilleurs moyens de les mettre en oeuvre ; et c) comment les financer, en particulier lorsque l'existence d'économies externes -- dans les transports publics par exemple -- montrent bien qu'il est indispensable de recourir à des subventions publiques.

3. Régénération des économies urbaines : secteurs, emploi et marché du travail

La politique économique des municipalités s'est orientée suivant six axes distincts mais souvent complémentaires :

- i) L'aide aux activités où dominent les petites et moyennes entreprises, pour lesquelles les concours accordés par les municipalités peuvent être importants et qui ne peuvent par elles-mêmes fournir certains services indispensables (recherche et développement, conception, commercialisation à l'exportation, information sur les marchés, achats groupés, formation de spécialistes, stratégie d'entreprise et autres services de gestion spécialisés). On pourrait citer en exemple l'habillement, la chaussure, l'ameublement, les ateliers de mécanique, les instruments scientifiques, certains commerces de détail, les petits fournisseurs de logiciels, le traitement des produits

alimentaires, la restauration, les services domestiques collectifs, l'impression à la demande, certaines branches des industries culturelles.

- ii) Les mesures visant à influencer sur la politique d'implantation et d'emploi des succursales de grandes entreprises. Les méthodes utilisées sont la publicité et la promotion (dont l'impact a eu tendance à s'atténuer), des programmes d'incitations des municipalités (aides à l'immobilier, abattements fiscaux, bureaux centralisant les formalités de demandes d'autorisation et autres), des campagnes de promotion au niveau national et l'aide aux syndicats sur le plan national et sur le plan international.
- iii) Les mesures visant à influencer sur la politique d'implantation et d'emploi des grandes entreprises du secteur public et des services publics. Dans certaines villes, le secteur public peut représenter le tiers ou plus des emplois ; les municipalités se sont efforcées de mettre au point des programmes de valorisation des ressources humaines en coopération avec les grands employeurs du secteur public, de défendre les intérêts des usagers et des travailleurs locaux en ce qui concerne les services qu'ils assurent, et de peser sur les décisions devant être prises en matière d'implantation et de technologie. Les conseils municipaux, par exemple, ont joué un rôle important dans les débats nationaux portant sur le rôle du secteur public dans la fourniture d'énergie (programmes d'électricité nucléaire ou programmes d'économies d'énergie), les transports aériens, la santé (mesures curatives contre programmes de prévention), les réseaux de câbles souterrains et de télécommunications et la politique portuaire.
- iv) L'utilisation des municipalités comme modèles pour influencer le marché local du travail par des programmes de formation interne, le respect des contrats, l'adoption de clauses salariales équitables, des programmes de formation adaptés, des services publics concurrentiels offrant des salaires et des conditions de travail meilleurs (emploi de main-d'oeuvre directe, par exemple, pour le nettoyage, la restauration, l'entretien des véhicules, l'impression et d'autres services professionnels), le financement de programmes de formation indépendants, la fourniture de services d'information sur la main-d'oeuvre, des centres d'aide aux syndicats, des groupes chargés de promouvoir l'emploi des femmes et des minorités, l'application de la meilleure pratique en matière d'emploi au sein de la municipalité et dans les organismes qui en relèvent.
- v) La fourniture de terrains et d'immeubles pour le développement industriel (en particulier les petites et moyennes entreprises).
- vi) La mise au point de programmes génériques (par opposition à des programmes sectoriels) portant sur des questions comme l'innovation (réseaux technologiques, boutiques scientifiques), l'aide et le conseil aux petites et moyennes entreprises, la promotion des coopératives, ainsi que l'application des politiques de la main-d'oeuvre et des politiques immobilières déjà mentionnées.

L'intervention des autorités municipales et des autorités de niveau inférieur sur les marchés locaux du travail et dans l'aménagement de zones industrielles sont relativement bien entrés dans les faits. Ce qui est nouveau, c'est le rôle actif des municipalités dans la planification sectorielle stratégique, dans le financement de l'industrie, auprès de certaines succursales de sociétés et dans les programmes visant systématiquement à influencer au niveau national les entreprises et les départements de services du secteur public. Les pays de l'OCDE ont d'ores et déjà pu dresser divers bilans de ces différentes actions. Les exemples de coopération entre plusieurs villes à l'intérieur d'un pays et entre plusieurs pays pour résoudre des problèmes sectoriels spécifiques et les problèmes des entreprises, se multiplient. Pour certains observateurs, les politiques sectorielles définies par les municipalités peuvent, si elles sont coordonnées, être plus efficaces pour la mise au point d'une stratégie industrielle nationale que la même politique élaborée à un niveau uniquement national, certainement dans la mesure où la politique nationale doit être axée sur des économies urbaines particulières.

4. Infrastructure et environnement : vivre dans les villes

L'infrastructure de nombreuses villes a besoin d'être rénovée et restructurée. Dans certains cas, ce sont des équipements publics datant du XIX^{ème} siècle qui doivent être rénovés : réseaux d'alimentation en eau et d'assainissement, approvisionnement en gaz, installations portuaires. Dans d'autres cas, des équipements très récents sont passés de mode. Certaines municipalités abattent actuellement les tours modernes construites dans les années 60 et établissent des plans pour réaménager les centres des villes conçus et construits au cours de cette même période. La compression des budgets publics dans tous les pays de l'OCDE au cours de la décennie écoulée a incité de nombreux pays à réduire l'entretien des infrastructures et les investissements qui y sont consacrés, politique qui a abouti à l'effondrement des réseaux d'assainissement, à l'abaissement des normes de construction des logements et à des pannes dans les services publics.

D'après une estimation faite récemment pour Londres, il faudrait investir une somme de 9 milliards de livres pour mettre à la norme minimale officielle les services publics de base. Selon le Trades Union Congress, un investissement de 30 milliards de livres serait nécessaire pour l'ensemble de la Grande-Bretagne. Une étude approfondie analogue portant sur les Etats-Unis, réalisée en 1983 par un groupe de travail mixte travailleurs-employeurs, a estimé à 38 milliards de dollars par an sur 12 ans, soit au total 454 milliards de dollars (240 milliards de livres), le montant des fonds à débloquer pour répondre aux besoins en matière d'autoroutes, de ponts, d'approvisionnement en eau des villes et de traitement des eaux usées. L'ensemble de cet investissement est indispensable pour ramener les infrastructures à leur niveau de qualité antérieur ou pour respecter les dispositions juridiques en vigueur.

Les transports

Le problème majeur qui s'est posé à toutes les villes est celui de l'infrastructure des transports. Certaines villes anciennes ont certes hérité des structures urbaines édifiées autour des ports maritimes, des canaux et des

voies ferrées, mais la grande majorité des villes ont été refaçonnées autour de l'automobile. L'augmentation du nombre de véhicules privés et du fret routier est à l'origine d'une crise particulièrement grave touchant cet aspect de la vie urbaine. De nombreuses villes se sont inspirées du modèle nord-américain et ont construit de vastes réseaux routiers au détriment des quartiers résidentiels, elles ont aménagé des voies express, des rocades et des périphériques et ont accru l'espace réservé au stationnement des voitures dans les villes. Or, après avoir amélioré au départ la mobilité de la circulation, ces projets d'expansion routiers ont engendré un nouveau trafic qui a entraîné un ralentissement de la vitesse, retombée pratiquement au niveau qu'elle avait avant l'expansion de l'automobile.

La politique des transports urbains s'oriente désormais selon de nouveaux axes et notamment :

- Le regain d'importance accordée aux moyens de transports publics bon marché et efficaces, en particulier les réseaux de transports en commun. Une étude des transports publics réalisée dans seize villes de l'OCDE pour 1984/85, montre que dans 14 villes, plus de 60 pour cent des coûts des transports publics sont subventionnés (la plus forte subvention est celle du coût des transports à Turin qui atteint 87 pour cent ; la subvention est de 54 pour cent du coût à Paris et de 30 pour cent à Londres). Dans trois villes des Etats-Unis, les transports publics sont gratuits.
- Des projets d'aménagement routiers prioritaires (conception de voies pour autobus et camions), afin de réduire la largeur des routes réservées aux automobiles privées.
- Le contrôle des transports routiers de fret, en particulier, par des restrictions imposées à la traversée des centres urbains par les poids lourds.
- Des mesures d'encouragement des bicyclettes, en particulier l'aménagement de voies et d'espaces de stationnement qui leur sont réservés.
- L'aménagement de correspondances entre les divers moyens de transport public, afin de faciliter le transfert des voyageurs du train à l'autobus et le transfert du fret du train vers la route, et l'aménagement de stations de transfert du fret routier à la périphérie des villes afin de répartir les charges entre des camions plus petits ayant accès aux villes.

L'environnement

La politique des transports publics et les mesures qui visent à réduire la pollution des véhicules routiers s'inscrivent dans une politique plus ambitieuse dont l'objectif est d'améliorer l'environnement dans les villes. Parmi les autres mesures concernant ce domaine, on peut citer :

- La plantation d'arbres et l'extension des parcs publics. Les capitales des pays de l'OCDE présentent à l'heure actuelle d'importantes différences, de Wellington, qui possède 151 mètres

carrés de parcs urbains par habitant, à Stockholm (80), Washington (46), Londres (33), Paris (10) et Tokyo (2). Les autorités japonaises s'efforcent actuellement d'accroître la superficie des parcs afin que chaque habitant dispose en l'an 2000 de 20 mètres carrés.

- L'aménagement des fleuves traversant les villes et de systèmes de canaux pour les transports et à des fins résidentielles.
- Le développement des installations sportives, notamment centres de sports, courts de tennis, piscines et terrains de jeu.
- Le contrôle rigoureux des bâtiments et l'adoption de mesures de protection.
- Les investissements en faveur des économies d'énergie (par exemple, les programmes concernant le double vitrage et la production combinée de chaleur et d'électricité mis en oeuvre en République Fédérale d'Allemagne).
- Les mesures destinées à améliorer l'évacuation des eaux d'égout et à prévenir la pollution des eaux.
- La lutte contre le bruit.
- L'élimination des industries polluantes des villes.

Ces mesures s'inscrivent dans une stratégie que l'on a appelée "les villes vertes".

Les infrastructures, l'économie et la coordination des politiques

La nécessité de coordonner les politiques destinées à améliorer les infrastructures et la qualité de l'environnement urbain a été l'un des principaux thèmes de la réunion. Celles-ci ne sont pas incompatibles avec les stratégies de croissance économique mais en font nécessairement partie -- non seulement directement grâce à l'amélioration de la productivité urbaine (transports plus rapides, réduction des coûts énergétiques, télécommunications plus efficaces, diminution du stress et réduction des coûts liés aux soins de santé) mais aussi indirectement grâce à l'amélioration de l'emploi ! L'investissement peut être orienté vers les zones qui connaissent un chômage élevé et des besoins sociaux importants comme dans le cas des programmes relatifs à la production combinée de chaleur et d'électricité et à l'isolation des bâtiments qui créent davantage d'emplois locaux dans le secteur du bâtiment que les investissements concernant les centrales électriques classiques implantées en dehors des villes. En période de récession, les nouveaux investissements et les dépenses consacrés à la réparation et à l'entretien sont parmi les premiers postes à être amputés et les participants ont indiqué que la part du PNB affectée aux infrastructures diminuait. Selon eux, ces amputations procèdent d'une vision à court terme et entravent le processus général de restructuration économique.

Par ailleurs, les participants ont estimé que l'environnement ne devait pas souffrir de la compétition internationale et que des normes devaient être

imposées à l'aide d'un cadre réglementaire d'appui. Les Etats-Unis, par exemple, consacrent 2 pour cent du PNB à la protection de l'environnement contre 0.9 pour cent pour la République Fédérale d'Allemagne. Les normes devraient être élevées aux meilleurs niveaux et non abaissées, sous l'effet de la concurrence, aux niveaux les plus bas.

Pour faciliter la réalisation de ce programme d'amélioration des infrastructures et de la qualité de l'environnement, un certain nombre de mesures s'imposent :

- une action coordonnée des organismes internationaux ayant des activités dans ce domaine (l'OCDE, la CEE et le Programme des Nations Unies pour l'Environnement, par exemple, devraient coordonner leurs activités ainsi que les programmes menés dans leur propre cadre) ;
- l'amélioration des indicateurs urbains afin d'obtenir régulièrement des informations sur la qualité des infrastructures et de l'environnement urbain ;
- la mise en oeuvre de plans d'amélioration qui tiennent compte des nouveaux besoins et des nouvelles technologies et qui ont été élaborés en collaboration avec les populations locales et non imposés par les planificateurs à l'échelon central ou municipal ;
- la mise au point de montages financiers novateurs en fonction de projets ou de services particuliers.

Enfin, il a été souligné que l'amélioration des infrastructures et de l'environnement dans les villes devait viser à accroître la qualité de la vie des populations urbaines actuelles. Lorsque dans les programmes d'aménagement la ville n'est considérée que comme un lieu, les nouveaux arrivants plus fortunés, attirés par les améliorations réalisées, chassent souvent les habitants traditionnels qui ne peuvent rivaliser avec eux sur les marchés du logement et du travail. En conséquence, la construction de logements sociaux et la mise en place de moyens de transport publics bon marché devraient être deux volets importants de tout programme général d'aménagement.

5. Urbanisme et marché foncier urbain

La restructuration des économies urbaines a entraîné une modification de la structure de la demande d'utilisation des terrains : on demande désormais des bureaux et des entrepôts plus que des usines, chaque travailleur doit disposer d'un espace plus étendu, on demande une disposition interne différente et la qualité des bâtiments est importante, les bâtiments abritant les nouvelles technologies doivent être climatisés et avoir une finition plus semblable à celle des bureaux, ils doivent aussi pouvoir être transformables et pouvoir accueillir un laboratoire puis une industrie légère, enfin un bureau, etc.

Dans la plupart des villes de l'OCDE, ces transformations sont à mettre au compte de l'existence d'un marché foncier privé, d'un secteur immobilier privé et d'un système de contrôles publics de la planification. Le recours à

la planification s'explique par les multiples interdépendances dont il est impossible de tenir compte par le seul mécanisme du marché privé. Dans le cadre de ce régime général, les problèmes suivants se sont posés :

- i) La différence de rentabilité dans le secteur privé des diverses utilisations possibles de parcelles ou de bâtiments déterminés se traduit par de fortes pressions politiques pour réduire le contrôle de l'aménagement urbain au niveau micro-économique et au niveau macro-économique.
- ii) Les pénuries caractéristiques des marchés foncier et immobilier ainsi que les loyers élevés qui en sont la conséquence ont abouti à la rétention spéculative de biens vides et rendu plus aigu le problème de la détérioration des bâtiments.
- iii) Les difficultés rencontrées pour le remembrement des sites en vue de l'expansion encouragent l'industrie à se restructurer en émigrant vers des terrains vierges en dehors de la ville.
- iv) L'action menée pour restreindre certaines utilisations du sol (plutôt que pour orienter la demande vers des lieux déterminés) aboutit à une hausse des loyers et se traduit par des pressions visant à réduire les contrôles exercés.

Ces problèmes sont particulièrement aigus dans les nouvelles grandes métropoles internationales. Les pressions exercées sur l'espace par les services financiers et les services aux entreprises se sont traduites par une augmentation du niveau général des prix des terrains, stimulée encore par la spéculation et les flux croissants de capitaux en quête de placement. Ces facteurs ont, par exemple, provoqué une hausse moyenne des prix des terrains de 39 pour cent par an entre 1984 et 1987 dans le centre de Tokyo et de 28 pour cent dans l'ensemble de la métropole. Ces augmentations ont intensifié les pressions qui s'exercent sur les zones industrielles, les espaces habitables et les zones rurales environnantes, accentuant les disparités sociales et, dans le même temps, incitant au départ les familles à faible revenu à mesure que les quartiers centraux sont rénovés. Dans les villes comme Londres, le problème des quartiers centraux se pose à présent également à l'extérieur de l'agglomération puisque ceux qui habitaient dans le centre ville se déplacent vers des quartiers d'habitation périphériques plus anciens.

Ces problèmes touchent aussi les villes moyennes en expansion (en particulier celles qui sont proches des grandes métropoles internationales) ainsi que certains quartiers des villes industrielles. Dans l'ensemble, les données concrètes concernant la zone de l'OCDE donnent à penser que les différences de prix des terrains entre les quartiers d'une même agglomération et entre les villes sont de plus en plus marquées, en particulier en ce qui concerne les terrains à vocation commerciale et les terrains constructibles. Sur les marchés fonciers, les moyennes sont trompeuses.

Les pouvoirs publics ont cherché à résoudre ces problèmes de plusieurs façons :

- par des systèmes de taxation des terrains loués ou par la taxation des plus-values (comme en Suède) ;

- par des mesures destinées à accroître l'offre de terrains -- en taxant les terrains et les bâtiments inutilisés, en limitant la durée de validité des permis de construire, en faisant pression sur les organismes publics pour qu'ils libèrent des terrains à urbaniser, et en confiant directement à des organismes publics le soin de réaliser des travaux d'aménagement ;
- par l'amélioration des informations sur le marché foncier (le Japon publie des listes de prix concernant 17 000 points de référence dans des zones d'aménagement urbain : l'Espagne et le Royaume-Uni tiennent à jour des registres fonciers publics) ;
- par l'octroi de prêts publics subordonnés au contrôle des prix des terrains (également en Suède) ;
- par la constitution de réserves foncières publiques, notamment dans les zones devant faire l'objet d'une opération d'aménagement des infrastructures ;
- par une coordination plus étroite entre les différentes autorités publiques afin d'imposer un contrôle des constructions et des directives de planification (comme en France).

Le débat a mis en évidence le rôle des terrains en tant que principale ressource sur laquelle repose l'urbanisme et la nécessité qui en découle de mettre en place un solide système d'aménagement du territoire et de réguler le marché foncier (en particulier pour garantir la disponibilité de terrains bon marché pour la construction de logements). Les pouvoirs publics ne doivent pas simplement intervenir dans le domaine fiscal et réglementaire, ils doivent aussi acquérir des terrains et mettre en oeuvre des plans d'aménagement de l'espace. Toutefois, il faut veiller à ce que a) les organismes publics n'opèrent pas sur le marché comme s'ils étaient des entreprises privées, en particulier en ce qui concerne la constitution de réserves foncières, et b) à ce que la politique et la gestion des autorités locales dans le domaine foncier ne soient pas trop influencées par les promoteurs privés locaux.

6. Financement et fiscalité

Les principales sources de financement des services urbains sont les suivantes :

- a) Impôts locaux. Parmi les problèmes qui se posent dans ce domaine, on peut citer :
 - La forme à donner aux impôts locaux : notamment faut-il percevoir des impôts fonciers ou des impôts sur le revenu ou encore des taxes sur les ventes ? Les participants ont souligné qu'à long terme, l'impôt foncier constituait une taxe sur la rente foncière et qu'en ce sens il était progressif, qu'il favorisait l'utilisation intensive de l'espace urbain et qu'en outre il était difficile d'y échapper -- point important puisque les autorités locales n'ont pas les moyens nécessaires pour lutter contre les fraudes. Toutefois, il doit être régulièrement réévalué.

- Le problème des ressources que peut mobiliser une ville lorsque l'assiette fiscale correspondant aux activités commerciales et aux logements diminue.
 - Les dangers que présente la surenchère à laquelle les villes se livrent pour attirer de nouveaux emplois en diminuant les taux d'imposition des activités industrielles et commerciales ; les impôts fonciers dont la progression est inversement proportionnelle à celle des prix fonciers sont à cet égard pour les autorités municipales de moins bons instruments d'incitation que les impôts sur le revenu.
 - L'ampleur de la redistribution des impôts locaux ; plus la collectivité est importante, plus les possibilités de redistribution sont grandes. Ainsi, des pays comme la France qui ont décentralisé les services ont, dans le même temps, créé des collectivités territoriales plus larges ; de même, la suppression de l'administration chargée de l'ensemble de la ville à Londres en 1986 s'est traduite par une contraction des recettes fiscales.
 - Les moyens de garantir que ceux qui ne vivent pas dans les villes mais bénéficient des services urbains les paient également ; l'utilisation de cartes émises par la ville qui permettent aux résidents d'obtenir des réductions sur les services locaux est l'un des moyens cités à cette fin.
- b) Concours de l'administration centrale. Les pressions qui se sont généralement exercées sur le budget de l'administration centrale ont entraîné une diminution des concours accordés aux autorités locales (passés de 63 à 46 pour cent au Royaume-Uni dans les années 80) et, dans certains pays, des restrictions des capacités d'emprunt des collectivités locales pour la réalisation de projets d'équipement. Les participants ont indiqué qu'il importait que le niveau du concours de l'administration centrale demeure assez élevé, et ce, pour les raisons suivantes :
- De nombreux services locaux sont fournis pour le compte de l'administration centrale par les collectivités locales, en tant que représentants, et les normes, les instructions de fonctionnement et les règles d'accès sont définies à l'échelon central. Il est donc juste que l'administration centrale paie pour ces services.
 - Les ressources financières de l'administration centrale sont nécessaires pour atténuer les problèmes budgétaires des villes qui connaissent une diminution de leur potentiel fiscal et qui ont d'importants besoins financiers.
 - Les ressources de l'administration centrale permettent de redistribuer les revenus entre les régions et les villes grâce aux subventions de péréquation à caractère général.
- c) Redevances d'utilisation. (Voir "Gestion et financement des services urbains", OCDE, Paris, 1987, Chapitre 5).

- d) Programmes d'aménagement privé et quasi-publics (notamment utilisation des fonds de pension publics et leasing financier des actifs publics).

Au cours de ces dix dernières années, on a pu généralement observer que, dans les pays de l'OCDE, la part des impôts dans les ressources financières urbaines baissait par rapport à celle des sources non fiscales. En cherchant à définir le dosage approprié des sources de financement, les participants à la réunion ont estimé que les points suivants devaient être pris en compte :

- l'intérêt que présente la diversification des sources de revenu : la moitié environ des pays européens Membres de l'OCDE n'ont, par exemple, qu'un seul type d'impôts locaux, tandis que d'autres, l'Allemagne et la France notamment, ont adopté des systèmes diversifiés ;
- les impôts locaux doivent jouer un rôle important si l'on veut responsabiliser les collectivités locales ;
- certaines considérations d'équité : les redevances locales d'utilisation et les taxes sur les ventes sont régressives par rapport aux impôts locaux sur le revenu, par exemple ;
- l'incidence des moyens de financement sur l'emploi local ; en particulier, les taxes sur l'emploi perçues par les collectivités locales ne devraient pas être encouragées.

7. Gestion de la ville : nouvelles orientations des municipalités et de l'administration

Pour répondre aux nouveaux besoins, faire face au mécontentement des usagers de certains services urbains (entretien des logements du secteur public, par exemple), à la concurrence grandissante des services privés et aux pressions financières, de nouveaux systèmes d'administration ont été mis à l'essai pour assurer les services locaux. Le modèle Weberien classique d'administration publique, qui privilégie une forte hiérarchie verticale, des liens horizontaux faibles, l'absence de chevauchements d'activités, le strict respect des règles et les services normalisés, cède la place à des systèmes plus souples, en particulier :

- la décentralisation des services et, dans certains cas, de l'exercice du contrôle politique. Certains participants à la réunion pensent que, dans bien des cas, la décentralisation doit aller au-delà des municipalités, jusqu'à l'échelon du quartier ;
- le recours accru à des organisations bénévoles et autres organisations sans but lucratif dans le cadre de programmes subventionnés. Cette mesure s'est révélée fructueuse, en particulier dans le cas d'initiatives nouvelles et en tant que source d'innovations ;

- l'adoption de mesures visant à resserrer le contrôle des usagers sur les services publics et accroître la faculté d'adaptation des services publics aux besoins des utilisateurs. Certaines municipalités ont financé des associations d'usagers, invité des représentants d'usagers et de syndicats à participer aux travaux de comités du conseil municipal ou d'organes de direction et pris des mesures pour surveiller de plus près les taux d'utilisation des services au regard des objectifs ;
- la mise en place de groupes d'études et d'analyses des problèmes qui se substituent aux structures ministérielles proprement dites et, plus généralement, le renforcement des liens horizontaux au sein des organismes publics et le resserré des hiérarchies ;
- la mise en place de systèmes de mesure des performances en fonction des résultats obtenus et non simplement des coûts ;
- la création d'entreprises publiques, distinctes des organisations municipales de base, auxquelles sont confiées des fonctions déterminées : par exemple, banques de développement publiques, centres d'innovation, organismes de formation et entreprises de transport.

Pour les participants, les efforts entrepris pour concevoir de nouveaux modèles pour la fourniture des services publics présentent un grand intérêt notamment lorsqu'ils visent à faire participer les communautés locales et la population active à l'organisation et à la gestion des services, car ils tiennent compte de la diversité des besoins et du rôle de l'innovation.

D'importantes réserves ont été formulées à l'égard d'une évolution parallèle, à savoir la concession de services à des entreprises privées, et l'appel à la concurrence pour la fourniture de services publics. Ces initiatives ont affaibli le sens des responsabilités, fait baisser la qualité et les salaires et conduit à une dégradation des conditions de travail.

Dans certains pays (notamment en Grande-Bretagne), le conflit politique aigu qui a surgi à propos de la quantité et de la qualité des services locaux a incité l'administration centrale à chercher à réduire le champ d'action des administrations élues localement ; divers moyens ont été utilisés :

- des contrôles et des pénalités financières ;
- la privatisation et la sous-traitance ;
- la suppression des autorités métropolitaines élues ;
- l'introduction d'organismes d'aménagement urbain non élus ;
- la centralisation des fonctions dans l'administration centrale.

Les formes et le champ d'action de l'administration urbaine ont donc évolué à la fois pour des raisons administratives et à la suite d'un conflit politique aigu. Cette évolution a posé des problèmes en matière de démocratie, de distribution, de structures des relations professionnelles, ainsi que

d'efficacité administrative et, dans certains pays, elle a placé le problème du gouvernement des villes au centre du débat politique national des années 80.

8. Conclusions et travaux futurs

La réunion n'a abouti à aucune conclusion ou recommandation officielle mais les remarques suivantes ont été faites.

- La politique urbaine intéresse beaucoup les syndicats puisqu'elle a des conséquences pour l'évolution de l'emploi, le trajet du domicile au lieu de travail, le coût de la vie et la structure du marché du travail.
- L'importance de la politique urbaine pour la macro-économie a été sous-estimée.
- Les coupes opérées dans les budgets du secteur public ont entraîné ~~une grave dégradation des infrastructures urbaines~~; il est urgent d'augmenter les investissements dans ce domaine en vue de favoriser la production et l'emploi et d'atténuer les problèmes sociaux.
- Les syndicats sont particulièrement préoccupés par la division de plus en plus marquée du marché du travail urbain entre des travailleurs constituant le noyau stable des entreprises, bien rémunérés et qualifiés -- dont beaucoup vivent en banlieue et dans des zones rurales et se rendent en ville pour travailler et faire leurs courses -- et une main-d'oeuvre faiblement rémunérée et peu qualifiée qui vit, en ville, dans des quartiers pauvres et séparés et supporte l'essentiel du poids du chômage, des fluctuations saisonnières et de la dégradation urbaine. L'un des principaux objectifs de toute politique urbaine devrait être d'améliorer les conditions de vie et les logements de ces travailleurs.
- La régénération des villes nécessite l'adoption d'une stratégie globale cohérente qui recueille un large appui et couvre les infrastructures sociales et économiques, l'emploi, les besoins de ceux qui ne font pas partie de la population active rémunérée, l'environnement et le sens civique.
- Il faut prendre des mesures et créer de nouvelles institutions pour coordonner plus étroitement les travaux des divers organismes publics chargés de la mise en oeuvre des programmes.
- Les autorités municipales devraient être prêtes à jouer un rôle d'entrepreneur mettre au point un programme approprié de recrutement et de formation à cette fin.
- Il faudrait trouver les moyens de garantir que les besoins des villes seront pris en compte lors de l'élaboration et de la mise en oeuvre des politiques nationales.

- Il conviendrait que d'autres Directions de l'OCDE examinent l'incidence de leurs travaux sur les problèmes urbains et qu'elles prennent en compte les propositions du Groupe des affaires urbaines lorsqu'elles définissent leurs politiques.

Bon nombre des points examinés font déjà l'objet de programmes de travail étendus au sein de l'OCDE, notamment les infrastructures, l'environnement, le financement et l'administration des villes, la création d'emplois au niveau local, la politique foncière. Plusieurs thèmes à étudier plus avant ont été proposés :

- la mise en place de systèmes d'information plus complets concernant les questions urbaines, destinés à suivre les tendances nouvelles dans les domaines analysés dans le présent rapport ;
- l'examen des mécanismes utilisés dans les pays de l'OCDE pour transférer au niveau régional certaines dépenses de l'administration centrale et des organismes publics qui s'y rattachent, afin de mieux intégrer les politiques nationales, urbaines et régionales ;
- l'utilisation des politiques en matière de culture et d'éducation aux fins de la régénération urbaine ;
- une étude de l'expérience acquise en matière de participation des usagers et des producteurs à la conception et à l'exploitation des services urbains.

ANNEXELISTE DES PARTICIPANTSExperts syndicaux

EWALD Norbert	Conseiller Economique Syndicat du Bâtiment et de la Construction	ALLEMAGNE
ZIMMER Pol	Chercheur Fondation-Travail-Université (FTU) Confédération des Syndicats Chrétiens (CSC)	BELGIQUE
BAKER Jim	Représentant Fédération Américaine du Travail-Congrès des Organisations Industrielles (AFL-CIO)	ETATS-UNIS
LECA Max	Secrétaire Permanent, Service Economique Confédération Française de l'Encadrement (CFE-CGC)	FRANCE
PAPARELLA Domenico	Département Urbain Confédération Italienne des Syndicats (CISL)	ITALIE
BRINKLEY Ian	Assistant, Département Economique Congrès des Syndicats (TUC)	ROYAUME-UNI
BÄCKSTÖM Anders	Economiste Confédération des Syndicats Suédois (LO)	SUEDE
FORSMAN Anders	Economist Organisation Centrale des Salariés de Suède (TCO)	SUEDE
HUTSEBAUT Martin	Directeur Adjoint Institut Syndical Européen (ISE)	
BATCHELOR Harry	Secrétaire Général Adjoint Internationale des Services Publics (ISP)	
HINNEKENS Jean	Secrétaire National Fédération Internationale des Organisations du Personnel des Transports (Confédération Mondiale du Travail - CMT)	

Commission Syndicale Consultative auprès de l'OCDE (TUAC)

EVANS John	Secrétaire Général <u>Président</u>
POESE Thomas	Assistant du Secrétaire Général

RAPPORTEUR

MURRAY Prof. Robin	Institute of Development Studies Université du Sussex	ROYAUME-UNI
-----------------------	--	-------------

Secrétariat de l'OCDEDirection de l'Environnement

LONG Bill	Directeur
SCIMEMI Gabriele	Directeur Adjoint
ALEXANDRE Ariel	Administrateur Principal, Division des Affaires Urbaines
McFARLANE Mme Lindsay	Administrateur, Division des Affaires Urbaines

Direction des Affaires Sociales, de la Main-d'Oeuvre et de l'Education

BROOKS Chris	Chef du Programme d'Action et de Coopération sur les Initiatives Locales de Création d'Emplois
-----------------	---

Direction de la Science, de la Technologie et de l'Industrie

EZRA Errol	Administrateur Principal, Division de l'Industrie
---------------	---

Direction des Affaires Financières, Fiscales et des Entreprises

OWENS Jeffrey	Administrateur Principal, Division des Affaires Fiscales
------------------	--

Division des Relations Extérieures

LAHNER Herbert	Adjoint au Chef de Division
CHAS Mme Rosemary	Assistante