

# **SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION DE PARIS**

**1965**



---

**la documentation  
française illustrée**

**AVANT-PROPOS**

Depuis le quadrillage romain de la ville neuve de Lutèce, sur les pentes de la montagne Sainte-Geneviève, jusqu'aux percées, aux ordonnances et aux parcs de Napoléon III et d'Haussmann, Paris n'a jamais manqué des idées, des plans, et des œuvres de ceux que l'on n'appellait pas encore des urbanistes. Quant aux banlieues, sans cesse grandissantes depuis un siècle, elles n'ont connu, sauf rares exceptions, que les trouées des routes nationales et le désordre de bâtiments disparates.

Ce n'est qu'en 1928, au moment où tombaient les fortifications de Thiers, qui séparaient Paris de sa banlieue, que le Président du Conseil, Raymond Poincaré, créa un Comité supérieur d'organisation de la région parisienne. Pour la première fois, les notions d'agglomération et de région s'imposaient dans les esprits et prenaient corps dans un embryon de structure administrative. Paris était replacé dans son environnement urbain et son arrière-pays campagnard ; désormais était reconnue, pour être étudiée et aménagée, l'unité de la région parisienne dans son ensemble.

La carte qui constitue le présent schéma directeur de la région de Paris et le rapport qui l'explique s'insèrent donc comme une étape dans une œuvre commencée il y a quarante ans par l'urbaniste Henri Prost, et par Raoul Dautry.

Il est juste et nécessaire d'évoquer ces travaux antérieurs, qui tous ont cherché à faire face aux besoins de l'avenir tel qu'il était possible de le percevoir à l'époque, et sans lesquels ce schéma directeur ne serait pas ce qu'il est.

S'appuyant sur les recherches passées, le nouveau plan a également été établi avec le concours des responsables, qui, à des titres divers, ont aujourd'hui charge de la région de Paris ; il est également nécessaire d'en retracer brièvement, dans cet avant-propos, le processus d'élaboration et la procédure d'approbation.

Par le décret du 24 mars 1928, le gouvernement instituait définitivement le « Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne ».

Ce Comité fut à l'origine de la loi du 14 mai 1932 qui définissait la région parisienne comme l'intérieur d'un cercle de 35 kilomètres de rayon tracé autour de Notre-Dame (1), prescrivait l'établissement d'un plan d'aména-

(1) La superficie couverte était donc de 3.800 km<sup>2</sup> ; à titre de comparaison, l'actuelle région de Paris s'étend sur 12.000 km<sup>2</sup>, soit le triple.

La superficie de la ville de Paris est de 107 km<sup>2</sup> avec les bois de Boulogne et de Vincennes, et de 87 km<sup>2</sup> sans les inclure.

gement de la région et créait, au sein du comité supérieur, un groupe de 40 membres, juristes, urbanistes, ingénieurs, nommés pour 3 ans par le Ministre de l'Intérieur. Il ne fallut que 2 ans pour établir ce plan qui, sous l'impulsion d'Henri Prost et de ses collaborateurs, fut présenté le 14 mai 1934. Il fallut ensuite plus de cinq années pour qu'il fut approuvé, par décret-loi, le 22 juin 1939.

La guerre et la période de pénurie de l'immédiate après-guerre vinrent suspendre pendant plus de dix années toute possibilité de réalisation notable en matière d'urbanisme. Cependant, le Comité créé en 1928 était supprimé par la loi du 2 février 1941, une loi du 23 février de la même année créait un éphémère « Commissariat aux travaux de la région parisienne » auprès du « Délégué général à l'équipement national ».

Une loi du 28 août 1941 confirmait l'approbation du plan de 1934 et donnait (art. 47) une nouvelle définition, très élargie, de la région parisienne en y englobant les trois départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, et les cinq cantons du département de l'Oise les plus proches de l'agglomération.

La loi d'urbanisme du 15 juin 1943 instituait auprès du Délégué général à l'équipement national un comité consultatif, le « Comité d'aménagement de la région parisienne » (C. A. R. P.), et un service technique, qui devait prendre le nom de « Service d'aménagement de la région parisienne » (S. A. R. P.) ; elle en définissait ainsi la mission (art. 54) : « Pour la coordination et l'établissement des projets mentionnés à l'article précédent (coordination du projet d'aménagement de la ville de Paris et du projet régional approuvé, et établissement du projet régional étendu à toute la région parisienne), il est institué un service technique qui relève directement du Délégué général à l'équipement national, et auquel les divers services de l'Etat des départements et des communes intéressés doivent prêter leur concours ».

Ces deux organismes, le C. A. R. P. et le S. A. R. P., rattachés par décret du 16 novembre 1944 au ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme créé à ce moment, sont toujours en fonction.

Un Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme pour la région parisienne était institué avec des attributions assez limitées, par décret du 20 mai 1955. Le S. A. R. P. était mis à sa disposition par décret du 21 juin 1955.

Cependant, sous l'autorité de M. Gibel, ce service d'aménagement de la région parisienne travaillait à un plan d'aménagement qui était pris en considération par le Ministre de la Reconstruction et du Logement le 12 janvier 1956.

Par décret du 5 juillet 1958, la mission du Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme était précisée : il était chargé d'établir le projet d'aménagement de la région parisienne ; le S.A.R.P. était alors placé sous son autorité.

Un décret du 31 décembre 1958 relatif aux plans d'urbanisme prescrivait (art. 35) l'établissement d'un « Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne », et un nouveau décret en date du 9 mars 1959 fixant les pouvoirs du Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme citait en premier l'établissement des plans d'urbanisme de la région parisienne, et confirmait que le Service de l'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne était placé sous son autorité.

Finalement, le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (P.A.D.O.G.), établi par le service de l'aménagement de la région parisienne sous la direction de M. Gibel et sous la responsabilité du Commissaire à la Construction, M. Sudreau puis M. Diebolt, était approuvé par décret du 6 août 1960.

La première tentative d'organisation institutionnelle de la région de Paris (1) sous la forme d'un District, établissement public associant les départements et les communes de la région pour les tâches d'aménagement et d'équipement, fut l'ordonnance du 4 février 1959, qui devait demeurer inappliquée.

C'est la loi du 2 août 1961, relative à l'organisation de la région de Paris, qui crée le District de la région de Paris, lui donne pour premier objet « l'étude des problèmes qui ressortissent à l'aménagement et à l'équipement de tout ou partie de la région », et institue un Délégué général auprès de ce District.

Le décret du 31 octobre 1961 fixe les attributions du Délégué général, parmi lesquelles la direction des études générales concernant l'aménagement et l'équipement de la région de Paris ; le Délégué général « est chargé de proposer au Gouvernement et de coordonner la politique de l'aménagement et de l'équipement de la région de Paris (art. 1). Il fait procéder aux révisions ou modifications du Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne et les soumet à l'approbation du Gouvernement (art. 4). Pour l'exécution de sa mission, il dispose du Service d'aménagement de la région parisienne et de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (art. 9) ».

(1) A la différence de la région parisienne, cette « région de Paris » ne comprend aucune partie du département de l'Oise.

Ce dernier organisme, « I.L.A.U.R.P. », créé par M. Sudreau, Ministre de la Construction, en 1960 sous la forme d'une fondation, a pour mission l'étude à long terme de l'avenir de la région parisienne (1).

Le poste de Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme fut supprimé en mai 1962.

La préparation du schéma directeur fut alors entreprise.

En même temps que l'Institut d'aménagement et d'urbanisme, embryonnaire, était constitué en outil de recherche et d'étude convenablement pourvu d'hommes et de moyens matériels, grâce au Conseil d'administration du District, les premières études définissaient les principaux ordres de grandeur de l'avenir de la région parisienne. S'attachant à poser les problèmes dans leur véritable ampleur sans pouvoir encore leur apporter de projets de solutions à leur dimension, un premier document intitulé « avant-projet de programme quinquennal pour la région de Paris » (2) fut publié le 23 février 1963.

Ce *Livre blanc* était transmis le même jour au Conseil d'administration du District pour avis ; celui-ci fut exprimé dans la séance du 17 mai 1963. De plus, le Comité consultatif économique et social de la région de Paris, créé par délibération du Conseil d'administration du District en date du 29 octobre 1963 et mis en état de délibérer en juin 1964, a également examiné ce document dans sa séance du 19 novembre 1964.

Par ailleurs, des projets d'aménagement portant sur certaines zones particulièrement sensibles de la région de Paris ont été, à mesure de leur mise au point, soumis au Conseil d'administration du District qui a exprimé son avis sur chacun d'eux :

- sur la zone de Rungis, le 30 novembre 1962 ;
- sur la zone Nord, et le tracé de la ligne du réseau express régional qui doit desservir cette zone, le 18 décembre 1963 ;
- sur la zone Est, le 29 décembre 1963 ;
- sur la zone dite « Vallée de Montmorency », le 4 décembre 1964.

Quant à l'ensemble du schéma directeur, il fut progressivement établi au cours des années 1963 et 1964 par l'Institut d'aménagement et d'urba-

(1) Les auteurs du P.A.D.O.G. ont écrit à ce propos, p. 4 : « Dans le monde terriblement mouvant qui est le nôtre, la définition d'une politique du « Devenir de Paris » impose que soient effectués certains choix de grande importance. Or, de telles options ne sont possibles qu'après des études approfondies menées avec des moyens scientifiques modernes.

« Ces études sont entreprises par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne que le Gouvernement vient de créer. Lorsqu'elles seront achevées, elles autoriseront des prévisions plus ambitieuses en se projetant sur un avenir plus lointain ».

(2) Souvent appelé *Livre blanc*.

nisme de la région parisienne, suivant les directives du Délégué général au District et en fonction des orientations générales concernant la population et les emplois en région de Paris qui étaient précisées, au même moment, par la commission nationale d'aménagement du territoire, au sein du commissariat général du Plan. Les services du ministère des Travaux publics et du ministère de la Construction prêtèrent un concours constant à chaque stade des travaux préparatoires, de même que les groupes de travail fonctionnant auprès du Délégué général au District.

Le schéma directeur fut ensuite présenté, en séances de travail, aux préfets des départements de la région, au Délégué à l'aménagement du territoire, au Commissaire général au Plan, au Conseil supérieur d'architecture, au Groupe central de planification urbaine et à chacun des Ministres intéressés. Les observations recueillies ont permis la mise au point progressive du schéma, qui restait cependant, à ce stade et dans sa conception d'ensemble, de la responsabilité du Délégué général au District.

Enfin, un Conseil restreint tenu sous la présidence du Chef de l'Etat le 26 novembre 1964 a décidé la prise en considération de ce schéma directeur, et sa mise en consultation, après que les dispositions offertes par la législation existante en matière foncière aient été pleinement utilisées pour éviter la spéculation sur les zones d'extension de l'agglomération.

Le schéma directeur est maintenant transmis, pour avis, au Conseil d'administration du District de la région de Paris, au Comité consultatif économique et social de la région de Paris, et au Comité d'aménagement de la région parisienne. Il est ainsi rendu public.

C'est sur la base des dispositions de ce schéma directeur que le Gouvernement prescrira la mise en revision du Plan de 1960 (P. A. D. O. G.). Cette revision donnera lieu aux mêmes consultations auxquelles a été soumis le plan établi en 1960.

De ce long mûrissement, de cette patiente procédure, au cours de laquelle aux confrontations internes des services auront succédé et les avis des élus ainsi que des forces vives de la région parisienne, et les opinions de l'opinion, experte ou simplement intéressée, puis les arbitrages gouvernementaux, sortiront enfin, pour la région entière, des principes d'aménagement et une volonté organisatrice.

Sans ces principes, sans cette volonté, patiente elle aussi, mais obstinée au cours des ans à inscrire sur le sol cette carte de son devenir, comment la puissante région urbaine de Paris ferait-elle face au défi que lui posent, en lui imposant croissance et modernisation, la renaissance démographique et économique de la France, le renouveau de l'Europe et les progrès du siècle à venir ?

**INTRODUCTION  
GÉNÉRALE**

## INTRODUCTION

- I. — **EVOLUTION PREVISIBLE DE LA REGION DE PARIS**
  - A. — **Evolution économique**
  - B. — **Evolution démographique**
  - C. — **Dimensions de l'urbanisme en région de Paris**
- II. — **OBJECTIFS DE L'URBANISME ET DE L'AMENAGEMENT EN REGION DE PARIS**
- III. — **LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION DE PARIS : SON OBJET ET SA PORTEE**

Plan du rapport

## INTRODUCTION

La capitale, les longs faubourgs qui la cernent et l'étendent, les villes, les villages et les terres d'Ile-de-France, occupent, sur 12.000 kilomètres carrés, à peine 2 % du territoire national, et forment administrativement — divisée demain en huit départements — la région parisienne.

Cette région de Paris est plus peuplée que près de la moitié des Etats européens, la valeur de ce qu'elle produit dépasse la production nationale de nombreux pays, son rayonnement n'a d'égal que celui de quelques cités au monde.

Préparer la région de Paris à son avenir — mission de ceux qui ont la charge de son aménagement et de son urbanisme — c'est rendre la vie meilleure aux millions d'hommes et de femmes, ses habitants d'aujourd'hui et de demain ; c'est faire de cette région un outil économique plus efficace au service de la collectivité nationale ; c'est y mettre en valeur une beauté ancienne, y créer une beauté nouvelle, que le Parisien comme le visiteur du pays le plus lointain puisse aimer.

Une tâche de cette ampleur ne peut se réduire à une affaire de quantité et de grands nombres ; l'œuvre à accomplir exige la mobilisation des talents et, pour la création, beaucoup de liberté. Il reste que l'ignorance des besoins futurs et la méconnaissance des ordres de grandeur ne pourraient conduire qu'à l'échec.

Aussi, avant de préciser les objectifs de l'aménagement et de l'urbanisme en région de Paris, puis la portée de la carte, qui inscrit, comme schéma directeur, les grandes orientations du futur, est-il nécessaire de chiffrer l'évolution prévisible de l'économie et de la démographie de cette région au cours des prochaines décennies.

## I. — EVOLUTION PREVISIBLE DE LA REGION DE PARIS

### A. — Evolution économique

Les grandes lignes de l'évolution future de l'économie sont connues pour la France entière (1).

— Le pouvoir d'achat des années 1960-1965 sera, en moyenne par personne, multiplié par 2,5 vers 1985, et par 3,5 environ, vers 2000.

— Le nombre des emplois « tertiaires » et notamment des emplois de bureau va augmenter deux fois plus vite que celui des emplois industriels : pour trois emplois nouveaux, au moins deux emplois de bureau, au plus un emploi industriel.

— Le « temps libre » — ainsi appelé faute d'un meilleur terme (2) — va progressivement gagner sur le temps de travail professionnel, et surtout la demande, pour toutes les activités de loisirs, sera dans moins de quarante ans plus de quatre fois supérieure en valeur.

— Le nombre des voitures particulières va continuer à s'élever ; aujourd'hui en région de Paris, il en existe une pour cinq habitants, l'an 2000 en verra une pour trois habitants environ.

— Enfin, pour arrêter là cette énumération de quelques grandeurs significatives, c'est d'un quart à un tiers qu'augmentera le nombre moyen de déplacements de chaque habitant par un mode de transport quelconque (en excluant les déplacements effectués à pied) : ce nombre de déplacements est actuellement de deux chaque jour, ce qui, compte tenu des enfants et des inactifs qui ne s'éloignent pas quotidiennement de leur domicile, représente environ quatre déplacements quotidiens pour ceux qui se déplacent effectivement ; ce taux serait, comme il l'est aujourd'hui dans les villes des pays à haut pouvoir d'achat (Scandinavie, Etats-Unis), de l'ordre de 5 à 5,5.

(1) Selon les prévisions de l'Institut national de statistiques et d'études économiques (I. N. S. E. E.).

(2) Le « temps libre » inclut toutes les formes d'activités autres que professionnelles.

Ces tendances fortement croissantes pour la France entière s'appliquent, bien évidemment, à l'économie parisienne. La progression devrait, d'ailleurs, être sensiblement la même pour toutes celles des autres régions de France et d'Europe qui ont aujourd'hui un niveau comparable.

De telles évaluations ne peuvent être qu'indicatives, et il serait vain de leur attribuer une précision à laquelle elles ne prétendent pas. Leur orientation et leur ordre de grandeur — c'est ce qui importe — sont maintenant considérés comme inéluctables, ou plutôt reconnus comme une donnée, une de ces données du futur que notre temps exige, plus que jamais, d'intégrer dans les calculs du présent.

Telles quelles, ces évaluations suffisent à imposer une première conclusion : pour un même nombre d'habitants, les besoins de demain se révèlent doubles, triples ou même quadruples de ceux qui devraient être satisfaits aujourd'hui. Ces besoins doivent et peuvent être couverts ; ils seront, en effet, globalement solvables, et révèlent un potentiel technique et financier accru, qu'il suffit de mobiliser à bon escient pour que les moyens nécessaires soient rassemblés.

Même à population égale, cette croissance des besoins commande, à coup sûr, une nouvelle dimension d'urbanisme, une nouvelle dimension des villes.

Mais — cela aussi, on le sait maintenant — il n'est plus possible, pour la France, de raisonner « à population égale ». Dès 1985, les habitants de ce pays — 48 millions en 1965 — seront 60 millions. En 2000, ils seront environ 75 millions. Comment cette expansion se traduira-t-elle dans la région de Paris ?

### B. — Evolution démographique (1)

*Avant la guerre de 1939*, la population française était stagnante depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ; la population urbaine dans son ensemble avait cependant doublé en 80 ans ; Paris et sa région avaient triplé ; mais ce triplement parisien était dû surtout à l'immigration : peu de temps avant la guerre de 1939, les décès l'emportaient même, dans l'agglomération, sur les naissances.

(1) Un exposé plus détaillé de l'évolution passée, de 1850 à 1962, figure dans l'avant-projet de programme duodécennal pour la région de Paris publié en 1963 (pages 46 à 62).



Depuis la guerre, deux faits nouveaux ont une incidence importante sur la démographie parisienne :

- augmentation rapide de la population par la reprise de la natalité et la baisse de la mortalité ; ce phénomène, qui concerne l'ensemble du pays, joue également en région de Paris (en 1962, excédent naturel : 60.000, soit près de 50 % de l'accroissement annuel total du nombre des habitants de la région) ;
- augmentation plus rapide encore de la population urbaine, par suite de l'exode rural ; ce phénomène, qui concerne l'ensemble des villes de France, joue, de 1946 à 1962, moins au bénéfice de la région de Paris (1) (+ 27 % : de 6,6 millions à 8,4 millions) qu'à celui des autres agglomérations françaises (+ 37 % : de 15,4 millions à 21,1 millions).

Pour la période 1962-1985, la Commission nationale d'aménagement du territoire (C. N. A. T.) prévoit (2), à la fois, avec poursuite de la croissance urbaine générale, un développement accentué des villes de province et un développement moindre de la région de Paris ; la croissance de la région de Paris serait de 36 % [de 8,4 à 11,6 millions environ (3)], tandis que les autres agglomérations s'accroîtraient ensemble de 54 % (de 21,1 à 32,5 millions).

Il serait erroné, s'arrêtant au chiffre brut (+ 3,2 millions d'habitants en 23 ans), de croire que cet accroissement de la région de Paris marque la fin de la décentralisation entreprise il y a une dizaine d'années. La C. N. A. T. estime au contraire que l'extrapolation des tendances constatées depuis dix ans conduirait pour la région de Paris, en 1985, non pas à 5 millions d'emplois — qui correspondent à une population de 11,6 millions — mais à 5,7 millions d'emplois correspondant à 13 millions d'habitants au total. Au niveau de 11,6 millions en 1985, la « réduction d'accroisse-

(1) Il convient de noter ici que la population de la région de Paris n'est pas totalement urbaine ; elle se répartit approximativement ainsi, au recensement de 1962 :

Agglomération de Paris.....	7.400.000
Zone d'attraction.....	300.000
Autres « agglomérations » de la région.....	300.000
Population urbaine.....	8.000.000
Population rurale.....	400.000
<b>Total .....</b>	<b>8.400.000</b>

La différence entre population urbaine et population totale en région de Paris est trop faible, en proportion, pour que les comparaisons entre cette région et les agglomérations des autres régions en soient faussées.

(2) Premier rapport de la C. N. A. T. (1964, page 48).

(3) Les hypothèses extrêmes sont 11,1 et 12,1 millions d'habitants.

ment » de la région de Paris se chiffrerait donc à près d'un million et demi d'habitants, et exige une politique très « volontaire ».

Ce million et demi d'habitants, équivalant à la population future d'une métropole d'équilibre, est un solde : il n'est pas possible de prédire dans quelle proportion il s'agira de provinciaux restant en province — mais pas forcément dans leur localité ou dans leur région d'origine — de parisiens quittant leur ville natale, d'étrangers trouvant ailleurs les emplois et le cadre de vie qu'ils seraient venus chercher à Paris. Ce qui est certain, du moins, est que ce résultat ne sera atteint que par un grand effort de « séduction » des autres villes de France (1).

Au-delà de 1985, les prévisions de la Commission nationale d'aménagement du territoire (2) se situent pour la région de Paris entre 13 et 15 millions d'habitants, aux alentours de l'année 2000 ; un chiffre moyen de 14 millions a donc été inscrit dans le tableau 2 ci-après. La croissance de Paris entre 1985 et 2000 serait donc moindre, en proportion, que celle des autres agglomérations françaises, qui continueraient à accroître leur part de population urbaine.

TABLEAU 1. — Population totale et population urbaine de la France.

	POPULATION TOTALE (en millions d'habitants).	POPULATION URBAINE	
		Pourcentage par rapport à la population totale.	En millions d'habitants.
1946 .....	40,1	54 %	22
1962 .....	46,2	64 %	29,5
1985 .....	60	73 %	44
Vers 2000.....	75	77 %	58

(1) Les migrations avec la province ont donné à la région parisienne, chaque année de 1954 à 1962, un surplus moyen de 40.000 habitants, qui est un solde : 70.000 parisiens « descendent » en province, 110.000 provinciaux « montent » à Paris annuellement. S'y ajoutent 30.000 étrangers, par an et, entre 1954 et 1962, 227.000 rapatriés.

(2) Premier rapport de la C. N. A. T. (1964, page 48).

TABLEAU 2. — Répartition de la population urbaine de la France.

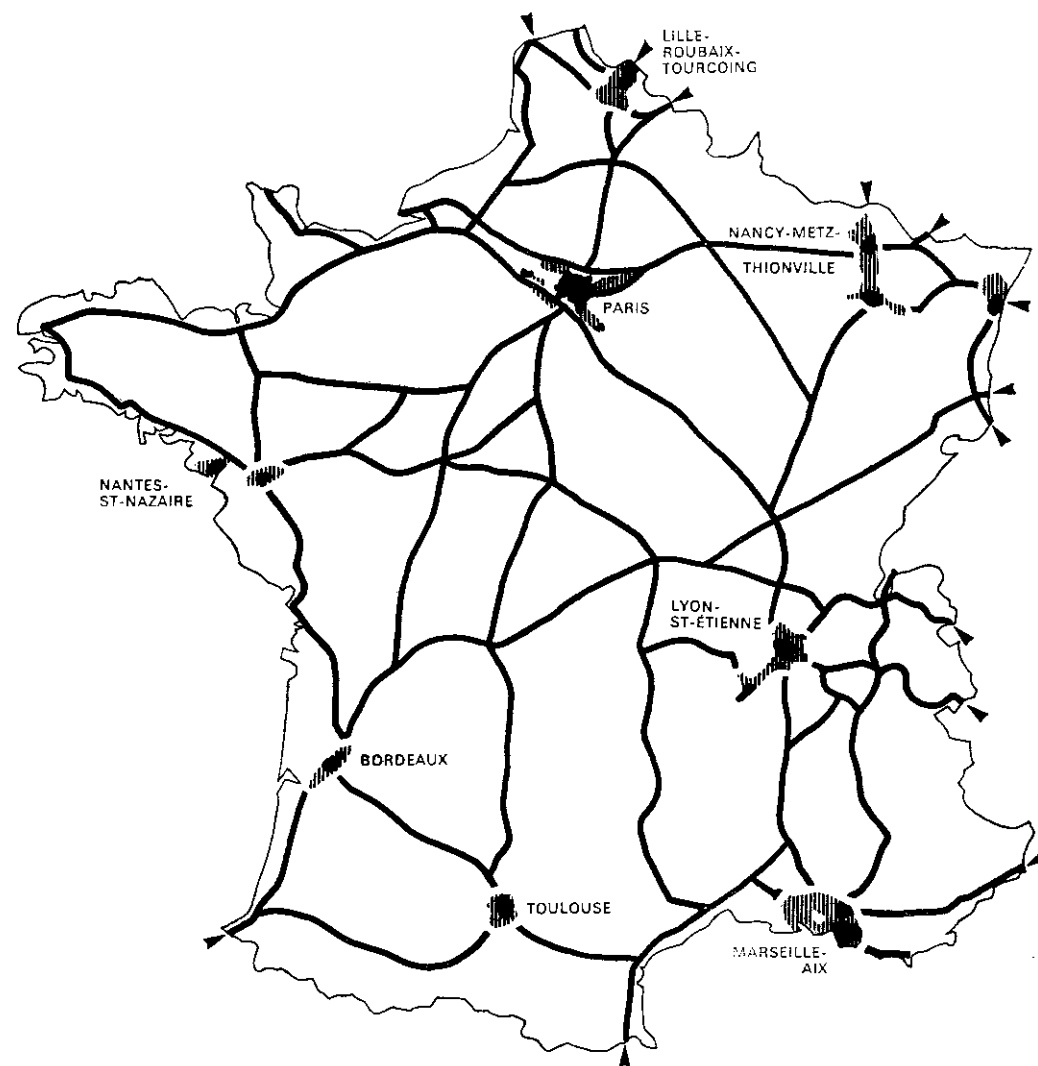
	DANS LES RÉGIONS autres que celle de Paris.		EN RÉGION DE PARIS	
	En millions d'habitants.	Pourcentage par rapport à la population urbaine de la France.	En millions d'habitants.	Pourcentage par rapport à la population urbaine de la France.
1946 .....	15,4	70 %	6,6	30 %
1962 .....	21,1	71 %	8,4	29 %
1985 .....	32,4	74 %	11,6	26 %
Vers 2000.....	44	76 %	14	24 %

De 1962 à 2000, au total, pendant que les autres agglomérations françaises auraient en moyenne plus que doublé (1) (passant de 21,1 à 44 millions d'habitants), la région de Paris n'augmenterait que des deux tiers (de 8,4 à 14 millions); ou — en transformant ces coefficients d'accroissement en taux annuels moyens de croissance — pendant que les autres agglomérations françaises augmenteraient ensemble de 2 % par an, la région de Paris n'augmenterait que de 1,5 %; par rapport au taux annuel de 1,8 % constaté à la fois pour Paris et pour l'ensemble des villes de France entre 1954 et 1962, les évolutions prévues représentent un ralentissement de la croissance de la région de Paris et une accélération de la croissance des autres agglomérations.

En pratique, répétons-le, pour que la population de la région de Paris fasse moins que doubler d'ici la fin du siècle, il faut que celle de l'ensemble des autres villes de France fasse plus que doubler.

Il est improbable que chaque ville de province double. Certaines progresseront plus faiblement. Pour que les prévisions de la C. N. A. T. pour la région de Paris ne soient pas dépassées, il faut donc que d'autres villes,

(1) Ce doublement de population des agglomérations implique plus et mieux qu'un doublement en superficie d'un tissu urbain analogue à celui d'aujourd'hui. L'accroissement des besoins par tête relevé ci-dessus joue pour l'ensemble des villes de France et, au-delà des particularités d'implantation géographique, l'orientation des solutions exposées ci-après pourrait n'être pas fondamentalement différente.



PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT  
DES MÉTROPOLIS D'ÉQUILIBRE  
ET LEUR INSERTION DANS LA TRAME  
DES GRANDES LIAISONS PRIMAIRES

“ Schéma établi sur la base des études  
poursuivies par le ministère  
des Travaux publics et des Transports ”

compensant le retard des premières, augmentent davantage, et par exemple triplent, ce qui, sur cette période, représente un pourcentage de croissance de 3 % par an.

Il n'est pas inutile d'éclairer ces ordres de grandeur globaux par quelques exemples portant sur des villes, qui, à des titres divers, paraissent bien placées pour soulager Paris et sa région en accueillant une part croissante de la population urbaine de la France.

Il s'agit tout d'abord des *métropoles d'équilibre*. Dans leurs zones de peuplement urbain telles qu'elles ont été définies par l'I. N. S. E. E. en 1962, ces huit agglomérations (1) groupent 6 millions d'habitants. Entre les deux derniers recensements (1954 et 1962), c'est-à-dire avant que le rôle particulier qui leur revient dans l'aménagement du territoire ait été défini, aucune d'entre elles n'avait atteint le taux annuel de croissance de 3 % qui assure un triplement en trente-cinq ans (2); leur taux moyen était de l'ordre de 1,5 % (3). Ainsi l'on mesure mieux l'effort que certaines

(1) Lille - Roubaix - Tourcoing, Nancy - Thionville - Metz, Strasbourg, Lyon - Saint-Etienne, Marseille - Aix, Toulouse, Bordeaux, Nantes - Saint-Nazaire.

(2) Au nombre de 34 (y compris Paris), les agglomérations françaises de plus de 100.000 habitants comptent ensemble près de 16 millions d'habitants, soit le tiers de la population française; trois d'entre elles seulement — Grenoble, Besançon et Caen — groupant ensemble 450.000 habitants, ont atteint ou dépassé un taux annuel de croissance de 3 % entre 1954 et 1962.

(3)

Taux annuel moyen de croissance.	Zones de peuplement urbain.	Population (*).	
		1954.	1962.
2,5 %	Toulouse .....	289.000	357.000
	Nancy - Thionville - Metz.....	911.000	1.085.000
2 %	Lyon - Saint-Etienne.....	1.254.000	1.459.000
	Marseille - Aix.....	772.000	920.000
	Nantes - Saint-Nazaire.....	438.000	505.000
1,5 %	Strasbourg .....	368.000	417.000
1 %	Lille - Roubaix - Tourcoing.....	801.000	864.000
	Bordeaux .....	485.000	524.000
1,5 %	Ensemble.....	5.318.000	6.131.000

(\*) Population municipale de la zone de peuplement industriel et urbain (Z.P.I.U.) selon la définition de 1954; est seule prise en compte la population de la partie française des agglomérations situées à une frontière.

des métropoles d'équilibre doivent accomplir pour parvenir au taux de croissance, qu'il leur est nécessaire d'atteindre, si elles veulent contribuer à « soulager » efficacement la région parisienne.

Il faut regarder ensuite avec soin les *villes du bassin parisien, hors région de Paris*. De même en effet que les indications précédentes ont inséré le développement parisien dans le contexte national, de même faut-il l'examiner dans l'environnement du bassin parisien, afin de déterminer dans quelle mesure ces villes peuvent décharger l'agglomération de Paris d'une partie du surplus de l'avenir.

Dix-sept départements peuvent être considérés à cet égard comme constituant le bassin parisien (à l'extérieur de la région de Paris) : les quinze départements qui forment les régions de Champagne, Picardie, Haute-Normandie et Centre (1) auxquelles il convient d'ajouter, en raison de leur proximité de Paris, les départements de l'Yonne et du Calvados. Ces départements comprennent 8 agglomérations d'au moins 100.000 habitants comptant ensemble 1.300.000 citadins; leur taux de croissance moyen annuel de 1954 à 1962 a été légèrement supérieur à 2 %.

CROISSANCE DES AGGLOMÉRATIONS IMPORTANTES  
DU BASSIN PARISIEN 1954-1962

Taux annuel moyen de croissance.	Agglomérations.	Population.	
		1954.	1962.
4 %	Caen .....	88.000	119.000
2,5 %	Orléans .....	104.000	129.000
	Tours .....	128.000	153.000
2 %	Amiens .....	99.000	116.000
	Rouen .....	279.000	324.000
1,5 %	Le Havre .....	193.000	220.000
	Reims .....	128.000	145.000
	Troyes .....	85.000	98.000
2,2 %	Ensemble.....	1.104.000	1.304.000

(1) *Champagne* : départements des Ardennes, de l'Aube, de la Haute-Marne et de la Marne;  
*Picardie* : départements de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme;  
*Haute-Normandie* : départements de l'Eure et de la Seine-Maritime;  
*Centre* : départements du Cher, de l'Eure-et-Loir, de l'Indre, de l'Indre-et-Loire, du Loiret et du Loir-et-Cher.

Les agglomérations moyennes du bassin parisien enfin, dont la population était comprise en 1962 entre 20.000 et 100.000 habitants, sont au nombre de 27. Elles groupent ensemble un million d'habitants ; l'éventail des taux de croissance de 1954 à 1962 est plus ouvert, de 6,5 % à 0,5 % par an, mais le taux moyen de croissance annuel de l'ensemble de ces villes n'a pas atteint 2,5 %, comme le démontre le tableau suivant :

CROISSANCE DES AGGLOMERATIONS MOYENNES  
DU BASSIN PARISIEN 1954-1962

Taux annuel moyen de croissance.	Agglomérations.	Population.	
		1954.	1962.
6,5 %	Evreux .....	25.000	42.000
4,5 %	Saint-Dizier .....	26.000	36.000
4 %	Dreux .....	18.000	25.000
3,5 %	Beauvais .....	27.000	36.000
3 %	Blois .....	30.000	39.000
	Creil .....	38.000	49.000
	Chartres .....	38.000	49.000
	Cbâteauroux .....	41.000	52.000
2,5 %	Auxerre .....	27.000	32.000
	Châlons-sur-Marne .....	38.000	46.000
	Soissons .....	27.000	33.000
	Laon .....	22.000	27.000
2 %	Compiègne .....	29.000	36.000
	Bourges .....	56.000	67.000
	Sedan .....	21.000	25.000
	Montargis .....	31.000	36.000
	Sens .....	21.000	24.000
	Tergnier .....	22.000	26.000
1,5 %	Lisieux .....	18.000	22.000
	Abbeville .....	19.000	22.000
	Saint-Quentin .....	58.000	66.000
	Chaumont .....	21.000	24.000
	Mézières-Charleville .....	50.000	57.000
1 %	Dieppe .....	32.000	36.000
	Elbeuf .....	38.000	41.000
0,5 %	Vierzon .....	29.000	31.000
	Epernay .....	25.000	26.000
2,4 %	Ensemble .....	827.000	1.005.000

Si le taux d'accroissement mesure, pour chaque agglomération, l'effort entrepris, ou à entreprendre, c'est en valeur absolue que se mesurent les résultats.

CROISSANCE DE LA POPULATION FRANÇAISE 1954 A 1962

Région de Paris.....	+ 1.086.000
8 métropoles d'équilibre.....	+ 813.000
8 villes importantes du bassin parisien.....	+ 200.000
27 villes moyennes du bassin parisien.....	+ 178.000
Reste de la France urbaine et France rurale.....	+ 1.188.000
<b>Total France entière.....</b>	<b>+ 3.465.000</b>

Ceux-ci indiquent qu'entre 1954 et 1962 la croissance de la population française s'est partagée en trois parts sensiblement égales :

- la région de Paris ;
- les métropoles d'équilibre et les villes du bassin parisien, soit 43 agglomérations au total ;
- toutes les autres villes et bourgades de France.

Il en ressort combien, sans préjudice de la croissance spontanée d'autres villes dynamiques, une action concentrée sur un petit nombre d'agglomérations s'impose pour contenir l'inéluctable accroissement de la région de Paris. Rappelons-le à nouveau, ce n'est qu'à partir du moment où un certain nombre de ces villes augmentent de 3 % chaque année environ, et où les huit plus importantes d'entre elles auront soutenu un accroissement annuel de l'ordre de 2,5 % en moyenne, qu'elles commencent à « soulager » Paris, et un triplement représente un effort considérable dépassant de beaucoup celui des années récentes.

Quant aux 35 villes du bassin parisien, qui groupaient 2.300.000 habitants en 1962, ce n'est que dans la mesure où elles dépasseront ensemble 5 millions d'habitants dans un peu plus d'une génération, vers l'année 2000, qu'elles auront contribué à limiter la population de la région de Paris à 14 millions d'habitants, c'est-à-dire à une population supérieure des deux tiers seulement à celle d'aujourd'hui.

Certes, il faut manier avec quelque prudence ces extrapolations, et l'on aurait tort de les tenir pour rigoureuses ; mais les ordres de grandeur demeurent. Le plus grand Paris ne peut que souhaiter voir rapidement grandir les autres villes de France, mais Paris doit savoir qu'il deviendra plus grand.

Telles sont les données de l'évolution démographique de la France, de ses villes et de l'agglomération parisienne. Ces références concrètes à un passé très proche, et ces vues sur l'avenir probable permettent d'éviter les équivoques :

— Paris, 14 millions d'habitants aux environs de l'an 2000 : ce n'est certes pas le souhait des responsables de l'aménagement de la région parisienne ; mais prévoir une région de Paris pour 14 millions, c'est très certainement leur devoir : sinon, comme hier et avant-hier, ces responsables risquent d'être toujours dépassés par les faits.

— Prévoir ce nombre d'habitants en région parisienne d'ici trente-cinq ans, ce n'est pas prévoir et encore moins vouloir un freinage des métropoles d'équilibre ou des villes du bassin parisien : c'est au contraire prévoir que leur essor des années récentes n'est que le commencement de leur réveil, c'est faire l'hypothèse que beaucoup d'entre elles vont tripler en moins de quarante ans, et les autres au minimum doubler ; sinon, ce n'est pas vers l'an 2000 que la région de Paris aurait plus de 14 millions d'habitants, mais plus tôt.

Cette prévision est d'autant plus importante qu'elle conduit à l'action : préparer une région de Paris pour 14 millions de citoyens qui y habitent aux environs de 2000 seulement, et non à une date plus rapprochée, c'est tenir pour vraisemblable que les responsables des autres villes de France auront d'ici là préparé leur ville, ou plutôt leur agglomération et dans certains cas leur région urbaine tout entière, à accueillir une population nouvelle à un rythme supérieur à celui de Paris, et du même ordre que celui que les plus dynamiques d'entre elles ont vécu depuis quelques années.

Et si, par la conjonction de beaucoup d'initiatives heureuses jaillies de partout en France, les autres régions accueillent une part plus forte de l'expansion démographique et économique nationale que l'hypothèse présentée ici ne le prévoit, le présent schéma directeur n'aura ni en rien à une telle orientation. Car préparer un schéma directeur d'aménagement pour 14 millions d'habitants en région de Paris, ce n'est pas engager des dépenses d'équipement pour une telle population. C'est inscrire sur la carte les axes choisis d'une extension progressive, et l'orienter à mesure qu'elle se produira. Ce n'est que cela, et c'est capital. Jusqu'à présent, les responsables de l'urbanisme ont plutôt péché par

défaut, et le prix de prévisions trop courtes a été lourd pour les générations suivantes. Quant au prix de prévisions que l'avenir montrerait trop larges, il est dans ce domaine quasi nul.

Au demeurant, de telles prévisions ne seraient pas définitivement trop larges, mais seulement, fait rare, quelque peu en avance sur l'événement : car la vie de la France, pas plus que de Paris, ne s'arrêtera en l'an 2000. Il est plus que probable que le nombre de 14 millions, s'il n'est pas atteint avant le terme des trente-cinq ans qui viennent, le sera plus tard, vers 2010 ou 2020. Et il est sûr que si le besoin d'espace prévu pour chacun n'est pas alors satisfait, il devra l'être par la suite (1).

### C. — Dimensions de l'urbanisme en région de Paris

Accroissement considérable des besoins par tête, accroissement important du nombre des « têtes » : voilà les données certaines du futur que l'évolution économique et démographique de la France impose à la région de Paris, et qui commandent la nécessité et les dimensions d'un urbanisme novateur.

Pour l'urbanisme, la croissance économique est sans doute plus déterminante encore que la croissance démographique ; la majeure partie de la tâche de l'aménageur n'est pas de faire face au passage de la région de Paris de 8,4 à 14 millions d'habitants, mais de faire face au passage des désirs solvables de l'habitant d'aujourd'hui, ou plutôt de son père ou de son grand-père — car c'est en fonction de leurs possibilités que la plus grande partie de la ville et de la banlieue a été dessinée — aux désirs solvables de son fils et de son petit-fils.

Cette constatation ne vaut pas seulement pour Paris, mais pour l'ensemble des villes de France et du monde occidental, et les conséquences de cet accroissement des désirs solvables sont encore loin d'être pleinement mesurées. Dans le domaine du logement, une précision peut être donnée grâce à une étude comparative récente entre Paris et les grandes villes

(1) Dans une enquête récente, 20 % des personnes interrogées ont estimé qu'en matière d'urbanisme il fallait prendre une perspective plus lointaine que l'an 2000. (Sondages, 1963, N° 4, p. 23.)

de l'étranger : les habitants de la région parisienne disposent, par tête, d'un nombre de pièces de logement inférieur d'un tiers à celui des habitants de Londres ou de New York (1). Ce qui signifie que les 6 millions de pièces qui existent en région de Paris en 1962 devraient être portés à 9 millions pour parvenir au standard londonien ou new-yorkais d'aujourd'hui. Même si l'agglomération parisienne n'augmentait pas d'un habitant, son extension spatiale serait inéluctable.

Cette extension doit être d'autant plus largement prévue que l'on sait que la population va augmenter ; en combinant dans leurs effets l'accroissement des besoins par habitant, dont les coefficients varient suivant les domaines (2), et l'accroissement du nombre des habitants (coefficient 1,65), il est possible d'esquisser, par quelques ordres de grandeur simples, les dimensions de la région de Paris, dans moins d'une quarantaine d'années :

- population : accrue des deux tiers (multipliée par 1,65 : de 8,4 à 14 millions d'habitants) ;
- pouvoir d'achat global de la population : multiplié par 5 ( $1,65 \times 3,5$ ), dont :
  - produits alimentaires : multiplié par 3 ;
  - produits industriels, services, loisirs : multiplié par 6 ;
- voitures particulières : multipliées par 3 (de 1,7 à 5 millions) ;
- déplacements par tous moyens de transport : multipliés par 3 à 4 ;
- industrie au sens large : emplois accrus de 30 % (de 2 à 2,7 millions) ;
- services : emplois presque doublés (de 1,8 à 3,4 millions) ;
- logements : presque doublés (de 3,2 à 6 millions) en nombre de logements, et sans doute triplés en nombre de pièces.

Le besoin de surface grandit dans des proportions bien supérieures : les usines et les bureaux construits aujourd'hui utilisent, par emploi, une surface au moins double des usines et des bureaux d'autrefois ; les logements modernes, avec leurs annexes immédiates (petits espaces verts, parcs à voitures, etc.) demandent déjà trois fois plus de superficie au sol que les anciens logements (100 m<sup>2</sup> par personne contre 35 m<sup>2</sup> avant la

(1) *Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne* n° 2 : le « resserrement spatial » de Paris et de ses banlieues est un phénomène, qui n'est pas limité à l'aspect du logement, mais qui se vérifie dans beaucoup d'autres domaines.

(2) Cf. ci-dessus, p. 10.

guerre) ; il en est de même pour les écoles, les installations commerciales... Dès qu'il n'a plus faim de pain, l'homme a faim d'espace, et cette faim d'espace du citoyen, trop longtemps à l'étroit, n'en est qu'à ses débuts.

Or, les équipements qui seront construits selon ces nouvelles dimensions ne sont pas seulement ceux qui auront à faire face aux besoins nouveaux, mais également ceux qui remplaceront une partie des équipements actuellement existants, et dont la vétusté exigera la démolition. Dans l'hypothèse où, d'ici la fin du siècle, seraient reconstruits selon les normes nouvelles un tiers des lieux d'emplois et un quart des logements existant aujourd'hui (1), les superficies occupées au sol par les installations et les bâtiments de remplacement, avec leur environnement immédiat, se situeraient à peu près aux niveaux suivants :

- industries : surface multipliée par 2 ;
- bureaux : surface multipliée par 3 ;
- logements : surface multipliée par 4.

Enfin, à une époque où le progrès va très vite, il faut prévoir l'imprévisible ; l'imprévisible, c'est la portée d'innovations techniques créant des besoins nouveaux ; or, pour l'urbaniste, la seule manière de prévoir l'imprévisible est de voir grand. Il serait donc léger de céder aux pressions quotidiennes exercées en faveur de besoins tels que le logement pour densifier abusivement les rares terrains disponibles dans les agglomérations actuelles. Voir grand, c'est avoir la sagesse de garder des réserves intramuros en même temps que la hardiesse d'aller construire au large des périmètres urbains d'aujourd'hui.

Telles sont, en quantité et en surface, quelques dimensions significatives de l'urbanisme, à terme de 35 ou 40 ans pour Paris et sa région, mais aussi, il ne faut pas l'oublier, pour les autres villes françaises, et en particulier pour celles qui, par leur extension, pourront jouer un rôle de métropole d'équilibre à l'égard de Paris.

Telle est la mesure des dimensions de l'inéluctable.

Ces dimensions n'ont rien qui puisse accabler ; elles doivent au contraire stimuler, dans les autres régions de France comme à Paris, et partout pousser à l'action. Pour Paris, en particulier, elles supposent réussie la

(1) Cette proportion correspond au nombre des bâtiments construits avant 1880 qui existent encore aujourd'hui en région parisienne, ce qui ne signifie nullement que tous les logements antérieurs à 1880 devraient être systématiquement détruits.

politique d'expansion des autres régions et de leurs concentrations urbaines.

Refuser ces prévisions, les estimer excessives, ce serait estimer excessif ou le nombre des Français (1) ou leur niveau de vie de demain. Ce serait refuser la réalité du nombre comme l'espérance du progrès. En vérité, la France, et Paris dans la France, n'ont plus le choix : il leur faut assumer les dimensions de l'avenir (2).

- (1) Alors que le redressement démographique date d'à peine une génération, et que la densité de population de la France vers 2000 ne dépassera que de peu la moitié de celle de la Grande-Bretagne ou de l'Allemagne fédérale de 1965. Si la France était peuplée avec la même densité que la Grande-Bretagne ou l'Allemagne fédérale *aujourd'hui*, elle aurait 125 millions d'habitants.
- (2) Il est intéressant de noter que, dans le monde entier, les perspectives d'urbanisme établies récemment pour les villes les plus importantes s'attachent à faire face à des besoins semblables, à partir d'une approche comparable :
- a) Prise en compte d'une période de plus en plus longue, s'étendant jusqu'à :
- 1975 pour Tokyo (à partir de 1955) ;
  - 1981 pour Londres ;
  - 1985 pour New York ;
  - 2000 pour Washington, Rome, Copenhague...
- b) Prévision d'une population en augmentation :
- Au niveau de la région urbaine dans son ensemble :  
*Tokyo* : + 6,8 millions en 20 ans (de 19,8 à 26,6 millions, de 1955 à 1975) ;  
*New York* : + 6 millions en 22 ans (de 17 à 23 millions, de 1963 à 1985) ;  
*Londres* : + 3,5 millions en 20 ans (de 18 à 21,5 millions, de 1961 à 1981).
  - Au niveau de l'agglomération au sens large :  
*Washington* : + 3 millions en 40 ans (de 2 à 5 millions, de 1960 à 2000) ;  
*Rome* : + 2 millions en 41 ans (de 2 à 4 millions, de 1959 à 2000) ;  
*Copenhague* : + 1 million en 40 ans (de 1,5 à 2,5 millions, de 1960 à 2000).
- c) Prévision d'une extension en surface beaucoup plus que proportionnelle à la croissance de la population :
- A Washington, pour une population multipliée par 2,5, superficie multipliée par 5, sauf mesures freinant cette évolution spontanée ;
  - A New York, pour une population accrue d'un tiers, superficie doublée ;
  - A Copenhague, pour une population accrue de 70 %, superficie triplée.

## II. — OBJECTIFS DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT EN RÉGION DE PARIS

S'il était nécessaire de mettre d'abord en relief les dimensions des besoins de la région de Paris, c'est parce qu'il ne peut y avoir d'urbanisme sans prise en compte des aspects quantitatifs (1).

Même séduisant dans son principe, un projet est inopérant s'il n'est à l'échelle. Cette vérité d'ordre général doit être rappelée ici, car il faut constamment garder présent à l'esprit qu'entre une agglomération d'un demi-million ou d'un million d'habitants — généralement considérée en France comme une « grande agglomération » — et la région de Paris, dix à vingt fois plus peuplée, la différence n'est pas seulement de degré dans le volume des moyens à mettre en œuvre, mais véritablement de nature, et dans les problèmes posés, et dans les solutions à leur apporter.

Mais, il faut le répéter, l'objectif final ne peut être purement quantitatif. L'urbanisme doit s'efforcer de répondre à une « vision moins partielle de l'homme » (2). Créant le cadre physique de la vie des hommes, il met en jeu très largement les modes de vivre, et son but est de contribuer au « bien-être », ou plus ambitieusement au « bonheur » (3). Plus

- (1) Il faut connaître les quantités pour n'en point être l'esclave ; un urbanisme responsable ne peut adhérer à la pensée selon laquelle, l'étude des chiffres ne pouvant conduire qu'à l'ignorance de l'homme, ce ne serait que par la méconnaissance des ordres de grandeur que les valeurs humaines pourraient être sauvegardées. On trouvera ci-dessous l'une des expressions les plus récentes, et sous une forme brillante, d'un tel état d'esprit (in Lewis Mumford : *la Cité à travers l'histoire* — 1964, édition française, p. 656 et p. 658) « La servile idolâtrie des grands nombres — Les sociologues et les économistes qui fondent leurs prévisions sur l'étude des tendances actuelles, dont ils ne font qu'amplifier le mouvement, nous ont ainsi annoncé et fixé comme objectif suprême de l'évolution urbaine une mégalopole mécanisée, standardisée et parfaitement déshumanisée. Ils nous décrivent actuellement le monde de 1984, en extrapolant les conditions de 1960, ou en anticipant sur celles de 2060. Leurs descriptions statistiques, apparemment objectives, ignorent en fait toutes les données biologiques, anthropologiques et historiques, susceptibles de remettre en cause les bases de leur argumentation et d'en rectifier les conclusions ».
- (2) Pierre Massé, Commissaire général au Plan.
- (3) Ces lignes étaient déjà écrites au moment de la parution de celles-ci : « L'urbanisme... tend à créer les conditions nécessaires (et d'ailleurs non suffisantes) au bien-être des hommes, sans se mêler de leur bonheur ». (Pierre Dufau, *Non à l'urbanisme*, Paris 1964.)

précisément, l'urbanisme doit viser à mettre à la disposition du plus grand nombre quelques conditions matérielles du bonheur, et il faut d'autant moins hésiter à écrire ce mot que subsistent trop souvent dans les esprits les vieilles images selon lesquelles bonheur et vie en ville seraient antinomiques.

De ces conditions du bonheur, deux paraissent dominantes et susceptibles de recueillir l'accord de tous :

— La diminution de la fatigue ; les actions en ce sens sont fort diverses : la diminution de la fatigue due au transport entre l'habitat et le travail peut être obtenue par une réduction de la distance, ou par une amélioration de la vitesse, de la régularité, du confort des moyens de transport ; il en va de même pour la fatigue due aux achats, aux distractions ; le bruit est aussi source de fatigue, comme la concentration des trafics aux mêmes heures dans les mêmes directions ; la pollution de l'air, qu'elle soit due au chauffage des immeubles (1), aux voitures automobiles, à des industries vétustes, à l'insuffisance des dispositifs d'aération dans les transports en commun, doit être particulièrement mentionnée ici. Cette lutte contre les causes de fatigue peut paraître secondaire, ou peu exaltante pour l'esprit. Mais la fatigue tient une place telle dans la vie quotidienne de la plupart des citoyens que les multiples responsables du secteur privé comme du secteur public, dont les décisions forment le cadre de la vie de leurs concitoyens, n'apporteront jamais trop d'attention à cette réalité à la fois reconnue et méconnue.

— La restauration d'une possibilité de choix dans la vie du citoyen de condition modeste : qu'il s'agisse de son logement, de son travail, des établissements d'enseignement pour les enfants, des terrains de sport ou des maisons de jeunes, des forêts ou des plans d'eau, le citoyen moyen se heurte trop souvent à des contraintes nées de la pénurie, de l'éloignement, de l'insuffisance des transports qui restreignent, voire suppriment sa liberté pratique. En particulier, les moyens d'éducation et de culture ne doivent pas être rares, et d'accès difficiles par leur situation ou leurs horaires, mais aussi proches et disponibles que possible (2).

Un troisième élément peut être ajouté : l'urbanisme doit créer le cadre et les conditions d'une meilleure architecture. Dans ce domaine plus subjectif, la réussite ou l'échec de telle ou telle réalisation peut être

(1) C'est dans le XVI<sup>e</sup> arrondissement de Paris que l'air est le plus pollué, en raison de l'utilisation généralisée de mazout, qui contient une proportion notable de soufre, pour le chauffage des immeubles.

(2) « Ce n'est pas seulement à la grandeur de sa nature et de son esprit, mais aussi à l'aisance de leur approche, à la commodité de leur jouissance, que se reconnaît une grande Patrie ». (Jean Giraudoux, *Allocution d'ouverture du C. I. A. M., Athènes. 1933.*)

diversement apprécié : il est indéniable toutefois que passer huit ou dix heures par jour, face au mur aveugle d'une cour obscure ou devant un paysage dégagé comportant un morceau de ciel et de verdure, n'est pas une mince différence. Et ce n'est pas seulement affaire d'urbanisme au sens strict : au niveau d'un aménagement régional déjà, les surfaces et les sites nécessaires à une meilleure architecture peuvent être ou ménagés ou compromis. Jadis limitée à quelques mécènes et princes éclairés, presque disparue depuis la révolution industrielle, la prise de conscience qu'il existe un devoir de « construire beau » devient une exigence collective.

Ces conditions matérielles d'une vie heureuse, l'observation de ce qui s'est passé en région de Paris depuis vingt ans, pour ne pas remonter plus loin, montre à l'évidence qu'elles ne se créent pas spontanément. Beaucoup d'échecs ont été accumulés, qui ne se répareront pas facilement, faute, pour l'essentiel, d'une vue large de l'avenir et de la volonté consciente et obstinée d'un urbanisme novateur.



### III. — LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION DE PARIS: SON OBJET ET SA PORTEE

Que faut-il donc pour que la vie de la population soit rendue plus facile qu'aujourd'hui ?

Il faut, certes, des équipements : la pénurie de voies ferrées, de trains de banlieue, de voitures de métro ou d'autobus, d'autoroutes, de téléphone, d'établissements d'enseignement, d'écoles maternelles, de terrains de sport, de piscines, d'espaces verts... constitue une gêne ou une souffrance à laquelle nul n'échappe. Toutefois, une accumulation d'équipements résultant de décisions isolées ne suffirait pas ; implantation respectueuse, en relation avec les zones d'habitat et d'emploi, peut changer du tout au tout la valeur des services qu'ils rendront.

Il en est de la ville comme du logement : le logement le mieux équipé n'est pas agréable si les pièces n'y sont pas bien disposées, et le logement dont la disposition intérieure est la meilleure n'est pas vivable s'il est sous le vent d'une cheminée d'usine, perpétuellement dans l'ombre d'un immeuble voisin, ou « loin de tout ». Qualité de l'aménagement interne, qualité de l'environnement externe sont donc aussi indispensables que l'équipement intérieur à l'agrément de la maison ou de l'appartement.

Pour la ville, cette nécessité d'une bonne implantation joue aussi, mais à plusieurs niveaux :

- à l'intérieur du quartier : agencement de l'implantation des logements, des ateliers, des bureaux, des services publics, des transports ;
- pour les quartiers entre eux : disposition, les uns par rapport aux autres, des quartiers dont les fonctions dominantes de résidence, d'emplois, de commerces ou de culture, sont différentes ;
- dans les très grandes agglomérations : composition, à l'échelle de la géographie de la région urbaine dans son ensemble, des différentes villes qui la constituent (1), et des espaces libres, forestiers et agricoles.

(1) Par exemple, si les « new towns » situées autour de Londres sont assez réussies au niveau de leur urbanisme interne — c'est-à-dire au niveau de 50.000 à 80.000 habitants — il est maintenant reconnu officiellement (*Livre blanc « South East England »*, Londres H. M. S. O., mars 1964, p. 4) qu'au niveau de la région urbaine de Londres — c'est-à-dire au niveau de 18 millions d'habitants — elles ne constituent pas une solution appropriée.

Cette imbrication de niveaux différents d'urbanisme est d'autant plus complexe que l'agglomération est plus importante. Et il faut bien reconnaître que l'urbanisme de ces rassemblements de plusieurs millions d'hommes est une des tâches les plus difficiles qui soient, précisément parce que cette imbrication de niveaux différents d'urbanisme — qui se constate aisément en fait — n'a guère fait l'objet d'études systématiques. C'est cependant le travail qu'il a fallu tenter pour la région de Paris.

Le présent schéma d'aménagement et d'urbanisme se situe au niveau de cette région dans son ensemble. Il expose quelles orientations déterminantes doivent y prendre l'aménagement et l'équipement pour les 14 millions d'habitants qui s'y trouveront un jour — peu importe que ce soit un peu avant ou notablement après 2000.

Schéma directeur, il n'est ni plan d'urbanisme, ni programme d'équipement ; il est la trame des plans d'urbanisme et des programmes d'équipement, parce qu'il définit les orientations majeures — les « structures » — dans ces deux domaines. Il convient de préciser comment.

*En matière d'urbanisme*, le schéma directeur comporte au niveau de la région, exprimées par une carte géographique à l'échelle du 100.000<sup>e</sup>, les orientations majeures de localisation des espaces libres et des zones construites, et à l'intérieur de celles-ci des dominantes d'habitat et d'activités ; il comporte les grandes infrastructures de transport ferroviaire, routier et aérien situées dans la région. Aucune indication de détail n'y figure : de telles indications pourraient paraître apporter des précisions ; elles ne seraient en réalité que des facteurs de rigidité, et les nécessaires adaptations aux circonstances de temps et de lieu les feraient vite apparaître illusoire.

A partir des options régionales que comporte le présent schéma d'aménagement et d'urbanisme seront établis, pour chaque grande zone de la région, des « schémas directeurs des structures », tels que le Ministre de la Construction en prévoit pour les principales agglomérations françaises. Dans la région de Paris, de tels schémas couvriront des zones destinées à recevoir plusieurs centaines de milliers d'habitants.

Au niveau du groupe de communes, ou éventuellement de la commune, des plans d'urbanisme fixant les règles d'urbanisme à appliquer auront à être établis, ou révisés, en fonction de ces schémas directeurs des structures.

*En matière d'équipement*, le présent schéma directeur définit le cadre dans lequel seront assumées les principales fonctions urbaines — transports, activités, loisirs — en région de Paris, au fur et à mesure de l'accroissement des besoins dus tant à l'accroissement du niveau de vie qu'à celui du nombre des citoyens, jusqu'à 14 millions d'habitants. Il indique les éléments majeurs d'équipement qui seront nécessaires pour que ces fonctions soient assurées conformément aux besoins. Mais il ne constitue pas

un plan d'équipement, avec ce que cette expression implique d'énumération exhaustive, de chiffrage rigoureux et d'échéancier précis.

A partir des besoins actuels et des orientations ainsi définies, des « objectifs 1975 » d'équipement ont été établis ; ces objectifs couvrent le premier tiers ou le premier quart de la période envisagée, soit deux plans de développement économique et social (1). Les « objectifs 1975 » constituent un document distinct du schéma directeur, et qui sera publié séparément. Les « objectifs 1975 » ne sont pas non plus un plan au sens économique du terme ; ils apportent sur les années à venir des précisions qu'il eut été illusoire de vouloir étendre aux périodes suivantes, et constituent ainsi le cadre de la programmation proprement dite des équipements ; celle-ci sera établie, par les tranches régionales parisiennes des V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> Plans nationaux de développement.

De plus, alors qu'il serait vain de traiter de moyens juridiques ou financiers à trente ou quarante ans de distance, il n'en est pas de même pour une période de dix années. Des solutions aux problèmes que pose la réalisation des grands ouvrages et des programmes d'équipement les plus déterminants pour l'avenir de l'agglomération peuvent donc être utilement formulées à l'appui des « objectifs 1975 ».

DE LA CONCEPTION A L'EXECUTION	
EN MATIÈRE	
D'AMENAGEMENT	D'EQUIPEMENT
SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME (Toute la région - environ 40 ans).	
SCHEMAS DIRECTEURS DES STRUCTURES (300.000 à 1 million d'habitants).	OBJECTIFS 1975 (10 à 12 ans).
PLANS D'URBANISME COMMUNAUX OU INTERCOMMUNAUX (50.000 à 300.000 habitants).	PLANS DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL (tranche régionale des 5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> Plans) (5 ans).
PLANS D'URBANISME DE DETAIL (un grand ensemble, un secteur de rénovation, une zone à urbaniser par priorité, etc.).	BUDGETS ANNUELS D'EQUIPEMENT (Etat, district, départements, communes).

(1) Le V<sup>e</sup> Plan (1966-1970) et le VI<sup>e</sup> Plan (1971-1975).

Ce double cheminement du présent schéma directeur aux schémas des structures et aux plans d'urbanisme communaux ou intercommunaux d'une part, aux objectifs 1975 d'équipement et aux tranches régionales des plans de cinq ans d'autre part, correspond à la prise de conscience que les deux éléments qui jusqu'à présent existaient « en bout de chaîne » — plans d'urbanisme communaux ou intercommunaux et plans d'équipement de 5 ans — devaient être éclairés par une prévision commune, qui ne pouvait se situer que loin en avant, et pour l'ensemble de la région : cette prévision, c'est le présent schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (1).

Isolé, ce schéma directeur serait donc condamné à demeurer un document stérile.

Sa publication est certes déjà un facteur qui contribue à faire passer ses dispositions dans la réalité, c'est-à-dire sur le terrain, en portant à la connaissance de tous les grandes orientations selon lesquelles les pouvoirs publics planteront les équipements dont ils sont responsables, et accorderont ou non les autorisations qui leur seront demandées. Mais ce premier et indispensable moyen épuiserait vite sa vertu si les documents plus proches de l'exécution — plan d'urbanisme et programmes d'équipement — n'étaient pas établis, en traduisant les dispositions du schéma, dans un délai raisonnable.

A cet égard, les programmes d'équipement appellent une attention particulière : pour partie, ils retracent l'attribution à la région de Paris d'une fraction du volume total des crédits consacrés, pour la nation dans son ensemble, à des domaines tels que le logement, les écoles ou les hôpitaux ; pour une autre part, encore plus décisive pour l'avenir de l'agglomération, ils fixent le calendrier et comportent les moyens financiers de réalisation des grands équipements d'infrastructure, particulièrement de voies ferrées et d'autoroutes.

C'est pour cette deuxième part que tout retard est lourd de conséquences, à la fois au plan de l'urbanisme et au plan financier : car ce qui peut être réalisé aisément et à coût normal aujourd'hui demanderait demain des expropriations et des prouesses techniques coûteuses, aux résultats imparfaits.

(1) Le P. A. D. O. G. (Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne) approuvé par décret du 6 août 1960, se situait déjà à ce niveau ; c'est essentiellement parce que les besoins auxquels il cherchait à faire face, dont le terme avait été situé à une dizaine d'années, se sont révélés très vite fortement sous-estimés, que la nécessité du présent schéma directeur s'est imposée.

Cette nécessité avait d'ailleurs été prévue par les auteurs du P. A. D. O. G. (cf. Avant-propos, p. 1).

Les voies royales depuis des siècles et les chemins de fer depuis 1840 ont déterminé les poussées de la ville, sans que leur rôle de facteur d'urbanisation ait pleinement été perçu. Ingénieurs et financiers étaient alors en avance sur les urbanistes.

Les temps ont changé : les urbanistes rattrapent leur retard, non plus par des vœux faciles, mais par des projets réellement élaborés ; personne n'ignore plus que c'est par les investissements d'infrastructure que le destin d'une ville est déterminé (1). Rien ne servirait que les urbanistes voient grand, si ingénieurs et financiers réalisent petit. La finance, nerf de l'urbanisme, doit jouer sa partie dans le concert de décisions sans lesquelles Paris ne serait plus que la cité du temps perdu et de la beauté passée.

### **Plan du rapport**

Ce rapport est constitué par :

— Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris, sous la forme d'une carte au 1/100.000, avec son commentaire général, qui constitue le chapitre I.

— La description de la manière dont seront assurées au niveau régional, dans la région urbaine ainsi dessinée, les fonctions essentielles que sont les transports (chapitre II), les activités (chapitre III) et les loisirs (chapitre IV).

---

(1) La réalisation effective d'une région urbaine telle qu'elle est dessinée par le schéma directeur : 20 % de conception sur la carte, 80 % d'investissement en grands ouvrages d'infrastructure, a-t-on pu dire avec un certain humour, mais non sans vérité.

CHAPITRE I

**COMMENTAIRE GÉNÉRAL  
DE LA CARTE AU 1/100.000**

## INTRODUCTION

- I. — **SITUATION ACTUELLE DE L'URBANISME: PARIS ET SA BANLIEUE**
  - A. — **Situation de fait: vue générale sur l'agglomération parisienne comme unité urbaine**
  - B. — **Situation de droit: la réglementation actuelle d'aménagement et d'urbanisme pour l'agglomération parisienne dans son ensemble**
  - C. — **Prises de conscience**
  
- II. — **PRINCIPES D'URBANISME AU NIVEAU DE LA REGION DE PARIS DANS SON ENSEMBLE**
  - A. — **Des centres urbains nouveaux**
  - B. — **Des axes préférentiels d'urbanisation et de transport**
  - C. — **L'unité de la région urbaine**
  
- III. — **DESCRIPTION DU PARTI D'AMENAGEMENT**
  - A. — **Vue d'ensemble du schéma directeur: le choix des axes**
  - B. — **Description, par zone, du schéma directeur**

## INTRODUCTION

Tracer le schéma directeur du Paris de demain, ce n'est pas dessiner un Brasilia français sur un plateau désert; c'est prévoir à la fois l'adaptation aux besoins de demain de l'agglomération parisienne d'aujourd'hui et les extensions en surface de cette agglomération, que commandent les chiffres de l'avenir.

Suivant quelles idées directrices organiser cette remise à jour et cet agrandissement d'une trame urbaine que vingt siècles d'histoire ont déjà étendue — au-delà des 10 hectares de la Cité des Parisii et des 100 km<sup>2</sup> de la ville de Paris depuis Haussmann — sur une superficie qui dépasse aujourd'hui 1.200 km<sup>2</sup>? Sur quels principes fonder des choix? Et faut-il même des principes pour guider la croissance d'une ville dont les enceintes successives et successivement franchies témoignent qu'elle a toujours grandi sans règles, sinon sans règlements?

La seule méthode pour y voir clair est de partir des faits.

Il ne peut y avoir, en effet, de rupture dans la vie d'une agglomération. Qui serait assez fou pour prétendre faire mourir Paris afin de mieux le faire revivre? Les forces, les orientations, les contraintes que révèle l'évolution récente ne vont pas brusquement disparaître. Il faut donc retracer *la situation actuelle de l'urbanisme: Paris et sa banlieue* (Titre I).

Cette observation critique de l'état présent, faite avec les yeux de l'avenir, permet de dégager *les principes d'aménagement* qui doivent présider à l'organisation de la région de Paris dans son ensemble et à la croissance de l'agglomération (Titre II).

Enfin la confrontation des chiffres du futur (1), de la situation actuelle et des principes d'aménagement avec les données de la géographie parisienne conduit à tracer le schéma d'urbanisme proposé dans la carte ci-jointe, à l'échelle de 1/100.000. C'est cette carte qui est à proprement parler le schéma directeur: *la description du parti d'urbanisme* (Titre III) en est le commentaire.

(1) Cf. Introduction générale: I. Evolution prévisible de la région de Paris, p. 9.

## I. — SITUATION ACTUELLE DE L'URBANISME : PARIS ET SA BANLIEUE

Paris ! Le mot, suivant le contexte, selon le lecteur ou l'auditeur, éveille mille images différentes.

En se limitant à la géographie humaine et à l'urbanisme, on peut dire qu'il existe au moins — et encore faut-il simplifier — trois images de Paris.

1. Il y a tout d'abord le Paris du visiteur, étranger, provincial... ou parisien ; c'est aussi celui de l'homme d'affaires songeant au siège social de sa maison, de sa banque, de son client ou de son fournisseur ; c'est encore le Paris de tous les citoyens français, évoquant, pour juger, discuter, critiquer, la capitale du pays, siège des organes centraux de l'Etat,

Allongé de chaque côté des rives de Seine, de Notre-Dame à la Concorde, pour monter ensuite à l'Etoile, atteignant le maximum de sa largeur entre Montmartre au nord et Montparnasse au sud, ce Paris-là, le beau Paris, occupe en surface à peine 25 km<sup>2</sup>, moins de 2 % de la superficie totale de l'agglomération.

2. Il y a ensuite la Ville de Paris, dont les limites actuelles datent d'un siècle, et dont l'enceinte fut de longues années matérialisée par les fortifications, puis par la « zone », et l'est aujourd'hui par le boulevard périphérique.

La ville s'étend sur 100 km<sup>2</sup>, en abritant la nuit 2.700.000 personnes et le jour près de 3.500.000.

Les 75 km<sup>2</sup> qui s'ajoutent ainsi au Paris de l'histoire, de l'université, des affaires et du gouvernement sont déjà moins bien connus. On les traverse par les grandes artères qui mènent aux portes, mais combien des habitants du XVI<sup>e</sup> peuvent-ils se flatter de bien connaître le XX<sup>e</sup> arrondissement ? Et combien de riverains du parc Montsouris ont-ils parcouru les Buttes-Chaumont ?

Il reste que l'image, sur la carte, du Paris intra-muros est familière à chacun, partout présente par les plans du métro et que la ville a une unité politique et administrative par son Conseil municipal et ses services,

unité qui se marque fortement sur son sol, dans la taille et la densité de ses immeubles, dans l'entretien de ses voies et des ses jardins, et jusque dans la signalisation de ses rues et le numérotage de ses vingt arrondissements.

3. Il y a enfin le grand Paris, terme que de mauvais souvenirs ne rendent pas populaire, et que les urbanistes et les sociologues appellent l'agglomération parisienne. Quant au langage commun, pour désigner les zones construites au-delà de l'enceinte, le « Paris hors les murs », il a abandonné le vieux mot de faubourgs, et, hésitant entre le singulier et le pluriel, parle de la banlieue ou des banlieues.

L'image d'ensemble devient floue. On sait que la banlieue a dévoré le petit département de la Seine, a mangé le curieux anneau circulaire de Seine-et-Oise et a même mordu sur la Seine-et-Marne — trois départements qui en formeront huit demain —, mais on ne connaît guère les contours précis de l'agglomération, ni le nombre de communes qu'elle englobe, ni même le nombre exact de ses habitants.

En vérité, on se perd dans ce magma urbain. On s'y perd physiquement, dès que l'on quitte les nationales ou son quartier de banlieue ; y retrouver quelqu'un devient une expédition. On s'y perd intellectuellement : l'agglomération n'est devenue une réalité statistique que depuis très peu d'années, et depuis moins longtemps une réalité d'urbanisme ; encore les services intéressés — ceux de la statistique et ceux du ministère de la Construction — n'ont-ils pas adopté la même frontière : pour les premiers l'agglomération couvre 1.450 km<sup>2</sup>, pour les seconds 1.200 km<sup>2</sup> seulement. Et ce n'est que depuis quatre ans que l'agglomération, flanquée des zones rurales, faiblement peuplées, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, commence à devenir une réalité politique et administrative avec le District de la région de Paris.

Et pourtant c'est ce grand Paris qui est la vraie réalité humaine, unissant dans une communauté de destin les 9 millions de personnes (1) qui y vivent en 1965.

C'est lui dont il faut analyser, avant de définir sa croissance dans l'espace, la situation présente du seul point de vue dont ce rapport ait à traiter, celui de l'urbanisme.

(1) 8,4 millions au recensement de mars 1962, avant l'arrivée du plus grand nombre de rapatriés d'Algérie.

### A. — Situation de fait : vue générale sur l'agglomération parisienne comme unité urbaine

Pour aller au-delà des simples impressions et tenter de caractériser, pour l'essentiel, comment vivent les millions d'habitants de la zone agglomérée, la première méthode qui se présente à l'esprit consiste à mesurer le sol qu'ils occupent, et comment ils l'occupent.

— Globalement, la superficie de Paris et de ses banlieues est relativement faible : 1.450 km<sup>2</sup> en prenant le terme d'agglomération en son sens le plus large (1). C'est plus de quinze fois la superficie de Paris intra-muros, certes ; mais, la comparaison avec une agglomération telle que Londres — ville sur bien des points jumelle de Paris au regard des problèmes d'urbanisme — permet de mieux apprécier les ordres de grandeur : pour une population supérieure de 10 % (8,2 millions d'habitants à Londres contre 7,4 millions à Paris), la superficie de l'agglomération londonienne excède de 50 % celle de l'agglomération parisienne (2.160 km<sup>2</sup> contre 1.450 km<sup>2</sup>). Et, à cet égard, la situation de Londres est proche de celle de la plupart des autres métropoles mondiales (2).

Cette première approche fait ainsi apparaître une agglomération parisienne anormalement petite pour sa population actuelle.

— Au sein de cette agglomération, la population est loin d'être également répartie : de la zone la plus centrale (27 km<sup>2</sup> comprenant les onze premiers arrondissements) à la zone la plus extérieure de l'agglomération (700 km<sup>2</sup>, soit la moitié de la superficie totale), la densité de population varie de 352 habitants à l'hectare à 12 habitants à l'hectare. Pour Londres, les chiffres extrêmes par zone sont de 132 et 18 habitants à l'hectare.

Il apparaît que l'éventail des densités de peuplement à Paris est plus que largement ouvert : il y a à la fois surpeuplement au centre, et sous-peuplement à la frange de l'agglomération ; mais il faut garder en mémoire que cette frange est relativement étroite.

Faut-il conclure, à ce stade de l'analyse, qu'il est inutile de chercher plus avant, et que la solution évidente aux problèmes de l'urbanisme parisien consiste en une compensation entre zones surpeuplées et zones sous-peuplées ? Pour une densité « moyenne » de 75 habitants à l'hectare, l'agglomération actuelle ne pourrait-elle abriter, selon ses diverses définitions, de 9 à 11 millions d'habitants ?

(1) « Agglomération étendue », au sens de l'I. N. S. E. E.

(2) Cf. l'étude : « Paris et huit métropoles mondiales » in *Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne* (n° 2, juin 1965).

La solution n'est pas si simple, et il faut poursuivre l'analyse, pour deux motifs :

- d'abord, le facteur temps doit entrer en ligne de compte : une telle redistribution des populations est-elle possible, à quel rythme ? Ce point sera abordé ci-après (1) ;
- ensuite, et surtout, toute ville, et particulièrement une métropole mondiale telle que Paris, n'est pas faite que d'habitat, et même n'est pas faite principalement d'habitat. La densité résidentielle — la densité à 3 heures du matin, a-t-on pu dire — ne peut pas être l'unique mesure de l'occupation du sol, ni le seul critère d'une bonne organisation urbaine. Dans l'agglomération parisienne d'aujourd'hui, limitée à sa partie dense (750 km<sup>2</sup>), résidences et commerces occupent moins du tiers du sol ; services publics, voirie, industries couvrent plus du tiers, et espaces verts, terrains agricoles et terrains inutilisés le dernier tiers.

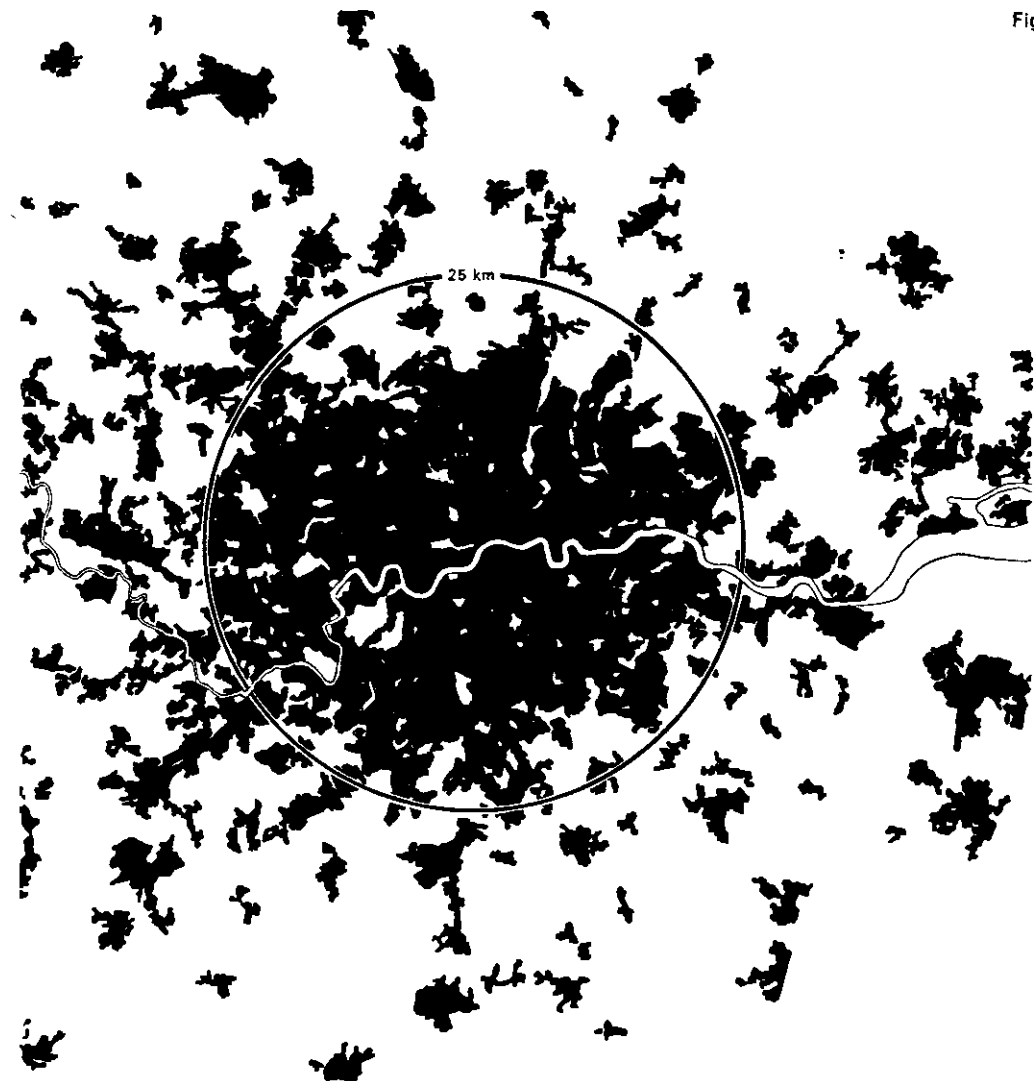
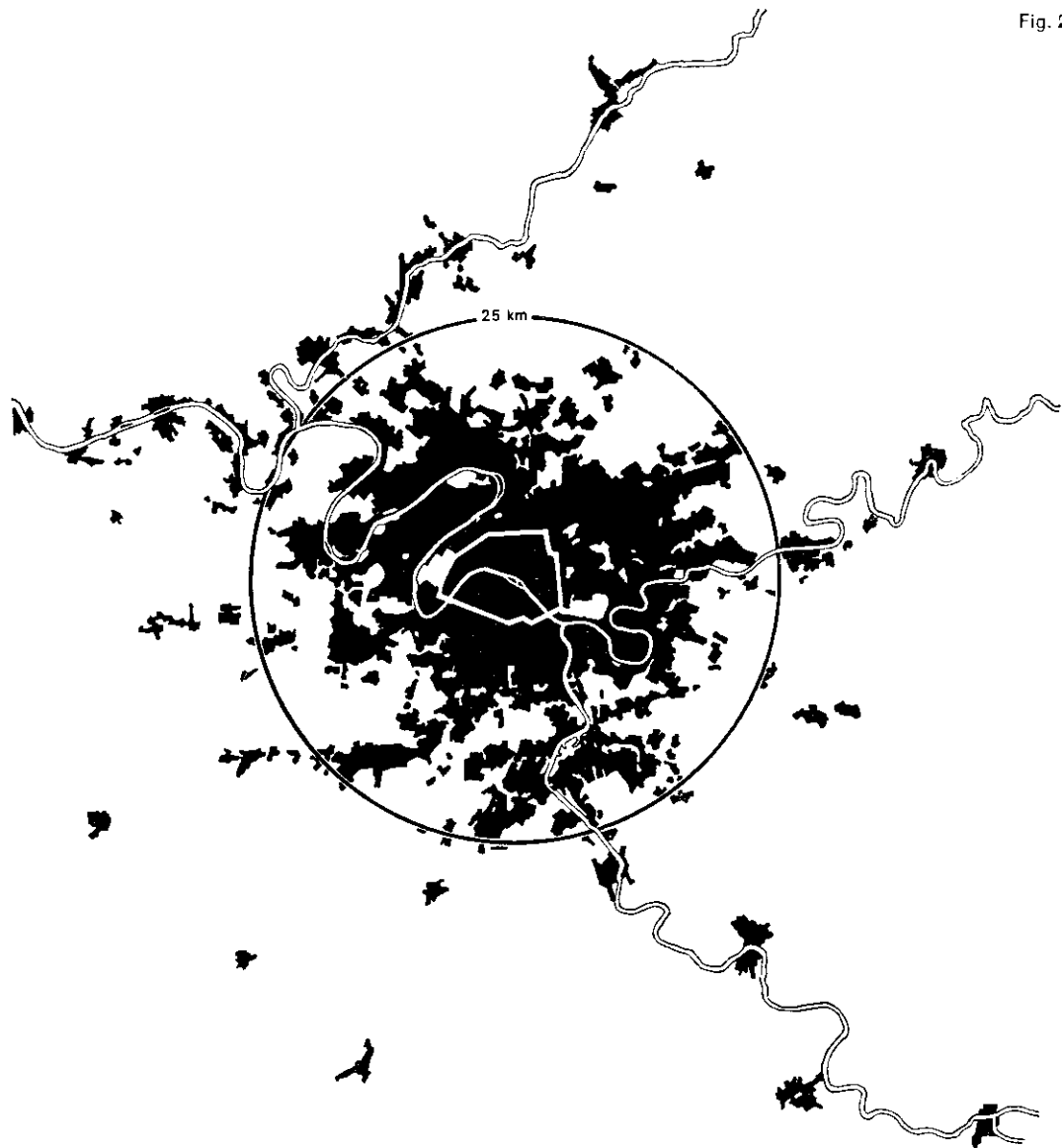
#### AGGLOMERATION PARISIENNE : PARTIE DENSE UTILISATION DU SOL

Espaces bâtis.....	} Résidences et commerces.....	218 km <sup>2</sup>	29 %	
		Services publics.....	56 km <sup>2</sup>	8 %
		Voirie .....	161 km <sup>2</sup>	21 %
		Industrie .....	66 km <sup>2</sup>	9 %
	Total.....		501 km <sup>2</sup>	67 %
Espaces non bâtis..	} Espaces verts.....	121 km <sup>2</sup>	16 %	
		Terrains agricoles et emprises diverses (fleuves, carrières.....)	128 km <sup>2</sup>	17 %
	Total.....		249 km <sup>2</sup>	33 %
Total général.....		750 km <sup>2</sup>	100 %	

La description de l'agglomération ne peut se borner à celle de la densité résidentielle. Elle doit s'étendre, au-delà des statistiques trop globales, aux problèmes, ressentis par tous, de la disparition rapide des espaces libres au sein et aux abords de la zone agglomérée. Elle doit enfin atteindre le fonctionnement même de l'agglomération, c'est-à-dire la répartition de tous les éléments, autres que l'habitat, qui font une ville — les lieux où l'on travaille, ceux où l'on étudie, ceux où l'on achète, ceux où l'on se distrait — en un mot de tous les équipements urbains.

(1) Cf. ci-après : « d) La lenteur de la rénovation », p. 51.

Fig. 2



PARIS : L'AGGLOMÉRATIDN EN 1965

LONDRES : L'AGGLOMÉRATION EN 1958

0 5 10 15 km

0 5 10 15 km



Voilà donc, comme vue d'avion, l'agglomération parisienne : surgissant du vide campagnard, ses franges peu peuplées sont brèves, et son centre est extrêmement dense. Comparée aux autres métropoles occidentales, elle occupe au sol, par habitant, une surface moindre. Cette ville est grande, certes, mais elle est resserrée.

Il n'y a pas lieu de rechercher les causes de cette « exigüité » : les remparts de Thiers, l'annexion haussmannienne, le métro réservé à l'intra-muros, la pauvreté financière de la plupart des communes de banlieue, autant de facteurs dont l'influence a été importante.

Il faut noter seulement ici d'autres manifestations de ce resserrement : un habitat presque partout étriqué, des espaces verts urbains en nombre insuffisant et mal répartis, peu de place en banlieue pour les équipements collectifs, une plus grande difficulté de circulation.

Depuis 1945, la situation ne s'est pas améliorée ; elle a au contraire empiré. L'agglomération parisienne n'a pas su mesurer à temps l'effet révolutionnaire des deux phénomènes analysés plus haut :

- la poussée démographique qui multiplie la demande de logements ;
- la montée du revenu moyen, qui crée irrésistiblement et la marée automobile et la pression des besoins collectifs d'enseignement, de culture, de sport et de santé.

Certes, depuis la fin de la guerre (1), 750.000 logements ont été construits, soit environ 45 millions de m<sup>2</sup> de logement. Ainsi, en 1965, en région de Paris, plus de 2.500.000 habitants logent dans des immeubles de moins de dix ans d'âge (2). Il faut ajouter, également construits depuis la guerre, près de 10 millions de m<sup>2</sup> de locaux industriels et de bureaux (3).

Ce n'est pas le nombre — à la fois important et insuffisant — de ces logements, de ces usines, de ces bureaux, mais bien la manière dont ils

(1) En fait, depuis 1953, c'est-à-dire en moins de douze ans. Les constructions n'ont en effet repris en région de Paris à un rythme notable qu'à partir de ce moment : 13.000 logements terminés en 1953, 28.000 en 1954, 46.000 en 1955. Aux 750.000 logements terminés s'ajoutent plus de 200.000 logements en cours de construction. En 1968, on aura construit, depuis 1953, plus d'un million de logements, soit à peu près autant que le nombre de logements situés dans Paris intra-muros. Ainsi, en quinze ans, on aura bâti un autre Paris, pour l'habitat seulement.

(2) Soit, en logements neufs, le même nombre d'habitants que celui d'une ville qui grouperait à la fois l'agglomération lyonnaise, l'agglomération marseillaise et l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing.

(3) 8 millions de m<sup>2</sup> de locaux industriels et 2 millions de m<sup>2</sup> de bureaux.

ont été implantés qui a aggravé la situation de l'urbanisme, et conduit à la situation présente que chacun constate et déplore : espaces libres en voie de disparition, banlieue sous-équipée en moyens de transport comme en tous autres services publics, centre congestionné, quartiers vétustes trop lentement repris par la rénovation.

#### a) La disparition des espaces libres

Les constructions réalisées depuis la guerre ont fait disparaître beaucoup des espaces libres qui existaient au sein de l'agglomération d'avant-guerre.

L'extension des surfaces bâties à laquelle nous venons d'assister est parfois qualifiée de développement « en tache d'huile » ; c'est le processus classique pour la plupart des villes dont l'agrandissement n'est pas limité par des obstacles naturels ; ce fut celui de Paris tout au long des siècles.

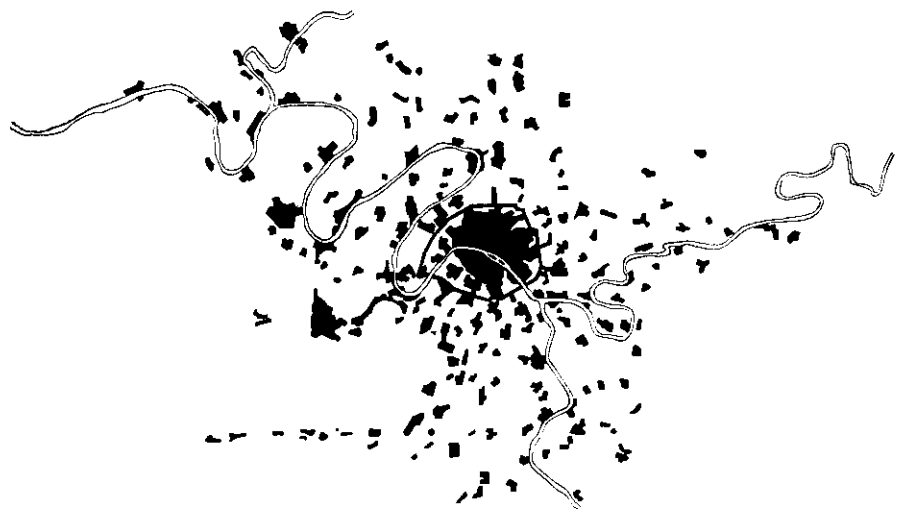
Si l'on examine de façon plus précise (1) la croissance passée de l'agglomération de Paris, plusieurs étapes sont à distinguer : d'abord des extensions linéaires le long des axes routiers, puis, après la construction des voies ferrées, des taches aux abords des gares ; enfin, le comblement des espaces interstitiels, rendu possible par la multiplication des moyens de transport (bicyclette, autobus, voiture) rabattant sur ces gares ou donnant la liaison directe avec Paris.

A l'époque actuelle, l'accélération du processus confond les étapes : en même temps que les intervalles anciens se construisent, les autoroutes jouent le même rôle que les voies ferrées de banlieue au XIX<sup>e</sup> siècle : l'agglomération s'étend plus loin, le long de ces axes nouveaux, esquissant ainsi des « doigts de gant » dont les points forts sont situés aux abords des « sorties » des autoroutes, comme naguère auprès des gares.

Entre ces « doigts de gant » nouveaux, des espaces, pour le moment, demeurent libres. Mais il serait erroné d'espérer que ces extensions « linéaires » marquent la fin du développement en tache d'huile : comparés à d'autres terrains situés plus loin sur les extensions linéaires, les « terrains d'intervalle », en effet, ne sont pas, aux yeux de qui

(1) Cf. notamment Jean Bastié : « La région parisienne, croissance et organisation » in *L'urbanisation française*. (Centre de recherche d'urbanisme, Paris 1964.)

Fig. 4



LA RÉGION PARISIENNE EN 1850



LA RÉGION PARISIENNE EN 1900

L'agglomération s'étend en doigts de gant le long des grands axes

Fig. 5



LA RÉGION PARISIENNE EN 1965

Progressivement les espaces laissés libres se colmatent

veut construire, dépourvus d'avantages : le moindre éloignement du centre, du moins mesuré en kilomètres, et souvent la proximité réelle de deux ou trois zones déjà construites, donc équipées en réseaux d'eau, d'assainissement et d'électricité.

Ainsi, en l'absence d'une politique d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle des besoins, les mêmes causes produiraient les mêmes effets que dans le passé et avec une rapidité accrue, puisque le rythme de construction à soutenir pendant de nombreuses années en région de Paris dépasse 100.000 logements par an, soit annuellement la taille d'une ville comme Nantes. Les espaces actuellement libres qui sont contigus à la zone agglomérée seraient rapidement construits, et un nouvel anneau continu de constructions viendrait enserrer et enfermer Paris et sa banlieue.

Or, si la forme concentrique est acceptable pour une agglomération de taille modeste, elle présente un inconvénient majeur pour une grande cité : l'éloignement des zones de verdure et de nature pour les habitants de la partie centrale. L'inconvénient croît au carré, pourrait-on dire : au fur et à mesure que la tache d'huile s'étend, la nature s'éloigne davantage et le nombre d'habitants qui en sont privés augmente considérablement.

## b) La banlieue (1) sous-équipée

Sur les espaces libres disparus, ce sont des logements qui ont été presque exclusivement édifiés. La pénurie de logements a certes créé depuis la guerre des besoins assez évidents et pressants pour que priorité soit donnée à leur construction ; mais cette priorité légitime ne conduisait pas nécessairement à les placer où ils ont été mis.

Quelle était, en effet, la vocation, pour une large part, de ces espaces libres ? Il est illusoire de penser qu'elle était de demeurer en l'état, car il n'est guère possible de conserver longtemps des terres agricoles presque enclavées dans la ville. Leur vocation était pour une part d'être aménagés en espaces verts — forêts ou parcs de loisirs — au bénéfice

(1) Le terme de « banlieue » n'est pas employé ici dans un sens administratif, et certains arrondissements périphériques de Paris présentent des caractères assez proches de la banlieue, tandis que certaines communes de banlieue peuvent être comparées à des arrondissements parisiens. Il est bon de rappeler que la banlieue couvre les neuf dixièmes de la zone agglomérée ; six personnes sur dix y ont leur domicile, et quatre sur dix leur lieu de travail.

des citadins ; pour une autre part, de recevoir des stades, des lycées, des facultés, des hôpitaux, des zones d'emploi assez vastes, tous éléments nécessaires à la fois aux ensembles qui ont été construits, et à la banlieue plus ancienne qui leur est adjacente.

Si les pouvoirs publics ont été conduits à autoriser la construction de logements dans ces zones, c'est parce qu'ils n'étaient pas à même en temps voulu, notamment en raison de la lenteur de l'aménagement des 5.000 hectares de Z. U. P., d'indiquer aux promoteurs, publics (1) ou privés, les emplacements où il eût été préférable de bâtir, c'est-à-dire des zones d'extension de l'agglomération dotées des équipements d'infrastructure nécessaire.

D'un côté, initiatives, encore insuffisantes, destinées à faire face aux besoins de logements, de l'autre, absence d'un schéma d'urbanisme à la mesure de ces besoins, c'est bien la conjonction de ces deux faits qui a abouti à la situation présente. Il est désormais difficile, et il sera anormalement coûteux, d'implanter des équipements pleinement satisfaisants au sein ou à proximité immédiate de la proche banlieue, et de lui permettre de ne plus être la ville informe et incomplète qu'elle est actuellement, dans la majeure partie de son étendue.

A cette insuffisance des équipements s'ajoute une insuffisance des emplois en banlieue ; les deux sont partiellement liées, car certains équipements — les centres commerciaux, les établissements d'enseignement... — sont directement générateurs d'emplois. L'insuffisance des emplois a aussi pour cause le fait que leur implantation en banlieue, dans la situation actuelle de cette dernière, est loin de ne présenter que des avantages ; certes, l'espace disponible est plus grand, alors que, dans le centre, beaucoup de bureaux et d'ateliers sont tellement à l'étroit que certains ont toutes les caractéristiques du taudis ; mais le sous-équipement de la banlieue crée des difficultés pour le transport du personnel et les rapports avec la clientèle ; le poids des impôts locaux, plus lourd qu'à Paris, et fort inégal entre les communes de banlieue, contribue également à freiner une meilleure répartition des emplois dans l'agglomération.

En outre, le nombre trop faible des emplois créés en banlieue est une conséquence indirecte de l'application de textes réglementaires, qui sera étudiée plus loin (2).

(1) Organismes d'H. L. M. et filiales de la Caisse des Dépôts.

(2) Voir ci-après : B-Situation de droit, b) Le contrôle des implantations d'activités, p. 60.

## c) Le centre congestionné

L'insuffisance des équipements et des emplois dans la banlieue a entraîné la congestion du centre : grands magasins, enseignement supérieur, quartiers d'affaires dont les bureaux offrent une large part d'emplois féminins, centres de services, d'achats ou d'emplois, et même des hôpitaux sont demeurés concentrés pour leur grande majorité dans un petit nombre d'arrondissements spécialisés du centre de Paris.

Des habitants de banlieue, en nombre croissant, sont donc contraints de se rendre dans le centre, tous les jours, pour travailler — au bureau, à l'atelier, à l'Université (1) — et fréquemment pour utiliser les services publics et les commerces qui n'existent pas près de leur domicile.

Outre que ces services publics ou ces commerces éprouvent des difficultés à faire face à ce surcroît d'usagers ou de clients, le système de circulation est débordé : les rues sont encombrées de voitures, les autobus, pris dans les embouteillages, sont de plus en plus lents et irréguliers, le métro est surchargé, et, dans certains quartiers, les trottoirs eux-mêmes, rognés pour les voitures ou occupés par elles, ne suffisent plus aux piétons qui les empruntent (2).

Le résultat de cette situation est bien connu :

- pour les habitants de Paris, la qualité intrinsèque des équipements situés à proximité de chez eux est comme noyée sous un afflux d'usagers pour lesquels ces équipements n'ont pas été conçus ;
- pour les habitants de banlieue, ce recours au centre entraîne un accroissement du temps passé dans les transports auxquels beaucoup sont contraints pour leur travail, mais devant lequel beaucoup reculent pour leurs achats ou leurs loisirs ; sauf surcroît de fatigue, ils sont alors condamnés aux ressources, fort limitées dans la plupart des cas, qu'ils peuvent trouver sur place.

(1) Chaque jour, 750.000 personnes, et 50.000 étudiants habitant la banlieue vont travailler dans Paris intra-muros. Cf. Chapitre II : Les Transports.

(2) Il est juste de noter et bien connu que les encombrements dans le centre de Paris ne datent pas d'aujourd'hui. Henri Lavedan dans son histoire de Paris (P.U.F. 1960) parle de la circulation aux XIII-XIV<sup>e</sup> siècles : « Que savons-nous d'une autre donnée urbaine essentielle, la circulation ? Les ponts étaient bordés de maisons et, comme ils représentaient toujours dans une ville une artère de trafic majeur, on peut supposer que la circulation y était le plus intense. C'est ce que suggère l'histoire du campagnard venu à Paris, qui fut si effrayé par les voitures, les cavaliers et les passants qu'il décida d'attendre une accalmie pour traverser la chaussée. Il attendit jusqu'au lendemain. Il est vrai que c'était samedi, jour de marché » (p. 29).

## d) La lenteur de la rénovation

A une époque où les ordres de grandeur concernant la région de Paris n'étaient pas clairement perçus, la rénovation du tissu urbain existant a pu paraître une alternative à l'extension de l'agglomération en surface, ou, tout au moins, un moyen de limiter fortement cette extension.

En fait, mesurée au nombre de logements détruits, cette rénovation s'est avérée beaucoup plus lente qu'il n'était prévu. Le phénomène n'est pas propre à la région de Paris : pour l'ensemble de la France, face à un objectif, fixé par le IV<sup>e</sup> Plan, de 50.000 logements à détruire en 1965, il apparaît que le chiffre de 15.000, équivalent à celui de 1960, sera juste atteint. La superficie intéressée serait inférieure à 200 hectares.

En région de Paris, au 1<sup>er</sup> janvier 1965, 90 opérations d'importance fort variable étaient en cours. Elles couvraient ensemble 485 hectares, comportaient la destruction de 36.000 logements anciens, à remplacer par 55.000 logements nouveaux. La durée moyenne des opérations étant estimée à 8 ans, on peut considérer que 4.000 à 5.000 logements sont détruits et 6.000 à 8.000 logements sont construits en moyenne chaque année dans le cadre de ces opérations de rénovation. Un doublement de cette cadence au terme des cinq années à venir paraît constituer une hypothèse maximale.

De plus, sont englobées sous le terme de rénovation des opérations de nature fort diverse, et les progrès d'urbanisme qu'elles entraînent sont eux aussi tout à fait différents.

— L'opération la plus répandue, dans la banlieue, et qui ne figure pas dans les statistiques parce qu'elle ne fait pas appel à une aide spécifique de l'Etat, est la substitution à quelques maisons particulières de quelques dizaines d'appartements comportant pelouse et emplacement de stationnement pour les voitures. La densification qui en résulte ne s'accompagne d'aucun accroissement des équipements généraux (eau, gaz, électricité, égouts, voirie) ; on utilise donc les marges que laissent les équipements préexistants, et la limite de ces opérations est la saturation de ces équipements. Si les autorités locales n'ont pas la sagesse de réserver en temps voulu les parcelles de terrains nécessaires à des équipements considérés il n'y a guère comme moins indispensables, et trop longtemps négligés (terrains de sport et de jeux, piscines, maisons de jeunes, etc.), la réalisation ultérieure de ces équipements dans une zone plus dense est rendue plus difficile et plus coûteuse.

— La rénovation proprement dite commence au niveau de l'îlot insalubre et c'est jusqu'à présent la forme de rénovation la plus fréquente : une opération sur cinq intéresse une superficie inférieure à un hectare, une sur deux concerne une opération inférieure à trois hectares (1). A ce niveau, le seul intérêt de l'opération est la substitution de logements modernes à des taudis exigus dépourvus du confort le plus élémentaire. Mais la mise en place des équipements absents — écoles, centres médicaux et sociaux, commerces, terrains de jeux, etc. —, ainsi que la reprise de la trame des rues, ne peut guère être envisagée sur des espaces aussi restreints.

— C'est seulement à un niveau supérieur, pour des secteurs dont chacun serait de l'ordre du quart ou de la moitié d'un arrondissement de Paris, que les opérations de rénovation sont les plus intéressantes, parce qu'elles peuvent être conçues pour combler les lacunes et les retards de l'urbanisme ; c'est donc à ce niveau qu'elles sont les plus nécessaires ; c'est à ce même niveau qu'elles sont les plus rares ; une opération sur sept seulement couvre une superficie de plus de dix hectares.

Les opérations de ce type ne sont pas seulement les plus coûteuses, et leur multiplication n'est pas seulement affaire de crédits ; les difficultés qu'elles entraînent sont, aussi, sociales et humaines : il faut reloger les habitants, les commerces, les artisans, les ateliers, voire les usines (2). La rapidité serait souvent, en l'espèce, de la brutalité ; la pénurie de logements, le sous-équipement de la banlieue, notamment en moyens de transport, ne favorisent pas, d'ailleurs, la mobilité de la population à l'intérieur de l'agglomération.

Enfin, dans les quartiers dont la valeur historique doit être préservée, la rénovation cède la place à la réhabilitation. Si les problèmes techniques de la modernisation d'immeubles anciens peuvent être considérés comme résolus, d'autres problèmes se posent à partir du moment où ces opérations ne concernent plus un immeuble isolé, mais s'étendent à tout un quartier : c'est le problème de la voirie, souvent trop inadaptée aux conditions de vie d'aujourd'hui ; c'est aussi et surtout le problème humain ; le relogement des habitants et des artisans du quartier ancien dans des immeubles réhabilités paraît, en raison du prix de revient de l'opération (3), encore plus difficile à assurer que dans le cas d'une rénovation, qui comporte généralement une forte proportion de logements sociaux.

(1) France entière, au 1<sup>er</sup> janvier 1965.

(2) L'exemple de la rénovation du secteur de la Défense, sur une partie des communes de Puteaux, Courbevoie et Nanterre est significatif : la première zone, qui ne couvre que 90 hectares, comportait 4.000 logements — 16.000 personnes doivent être relogées — 237 commerces, occupant 474 salariés, et 228 entreprises industrielles, occupant 4.700 ouvriers.

(3) Au moins selon les modalités financières actuelles de réalisation de ces opérations.

Il ne faut donc pas se leurrer : la rénovation nécessaire sera nécessairement lente. Elle le sera d'autant plus que subsistera la pénurie de logements. Le succès de la réhabilitation et de la modernisation des vieux quartiers de Paris comme de ses banlieues est ainsi lié à l'extension de l'agglomération.

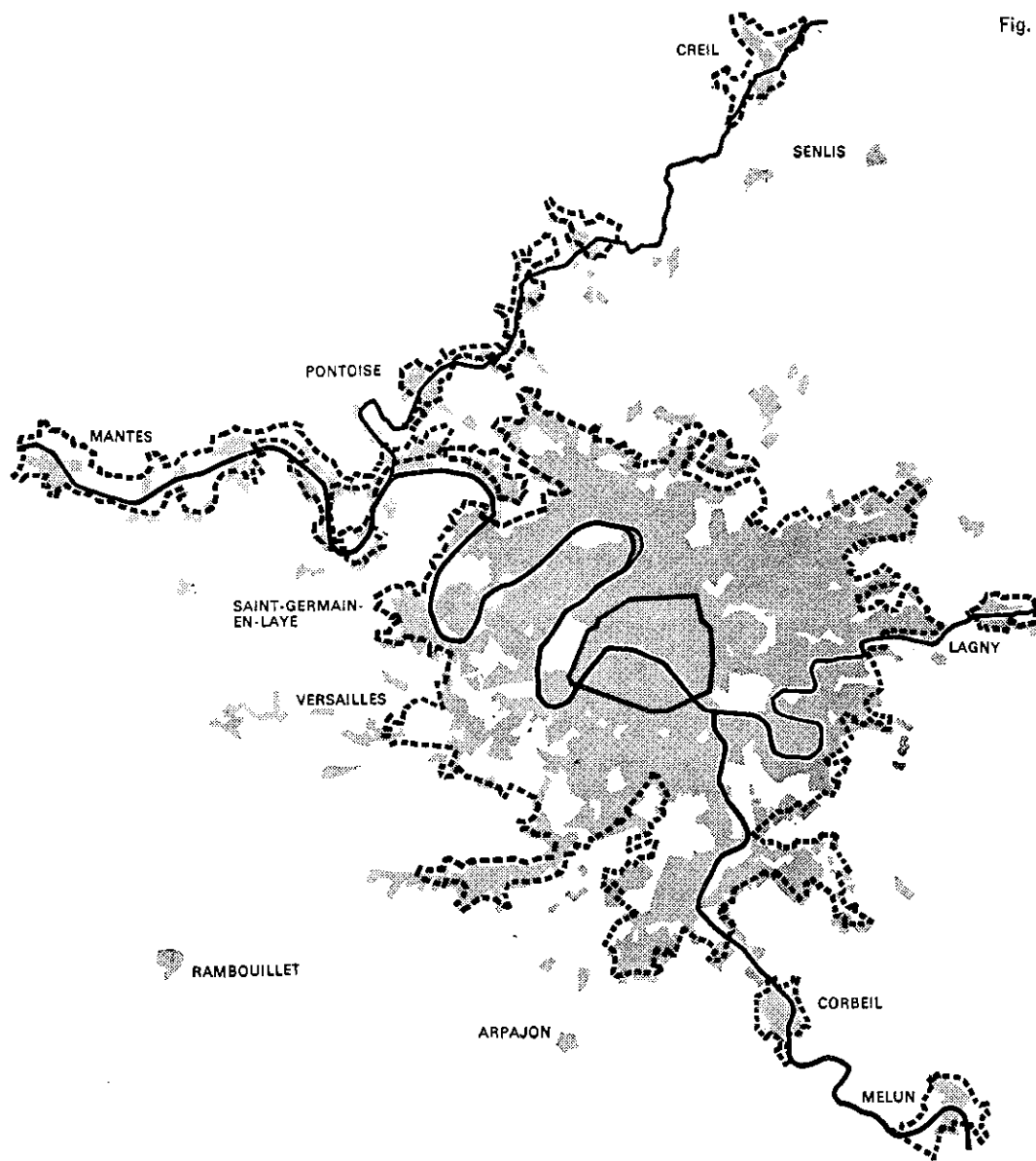
#### e) Conclusion

Banlieue sous-équipée où l'habitat dévore les espaces libres, centre de plus en plus congestionné, quartiers vétustes qui ne se rénovent qu'avec trop de lenteur, tel est le tableau résumé que présente « l'urbanisme de fait » en région de Paris dans les quinze dernières années (1).

Un tel tableau donne le sentiment d'un dynamisme anarchique. Il serait sans doute plus exact de parler de dynamismes non prévus — non prévus parce que pendant des années l'on n'a pas cru, jusqu'à en tirer les conséquences, au progrès de la France, de sa population et de sa richesse, et que l'on n'a pas vu que ces progrès allaient transformer les villes.

On peut s'étonner cependant d'un tel résultat, puisqu'il existe, pour l'urbanisme en région de Paris, une réglementation minutieuse et complexe, qui ne s'était évidemment pas fixée pour objectif ce qui est arrivé en fait. Certes, des règlements d'urbanisme ne donnent ni chemins de fer, ni autoroutes, ni écoles, ni stades... Au moins doit-on en attendre des orientations précises pour l'extension, et des réserves de terrains pour les équipements : une bonne composition des « creux » et des « pleins ». Pourquoi, dès lors, cet échec constaté et quels enseignements en tirer, pour éviter, demain, un échec semblable ?

(1) Une description plus détaillée des retards de la région de Paris en équipements collectifs a été donnée dans l'avant-projet de programme quodécennal, dit *Livre blanc*, publié en 1963 (p. 21 à 44).



L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE EN 1965  
ET SA "FRONTIÈRE" URBAINE (P.A.D.O.G. AOUT 1960)

**B. — Situation de droit : la réglementation actuelle d'aménagement et d'urbanisme pour l'agglomération parisienne dans son ensemble**

Décrire ici l'ensemble des règles d'urbanisme applicables à la France entière serait une entreprise vaine. Ce qui importe est de dégager, au risque de trop simplifier, comment deux dispositions propres à la région de Paris, qui ont pu apparaître bien fondées, et constituer une nécessaire réaction contre des excès évidents, ont entraîné, après un certain temps, des conséquences dommageables, très différentes de celles qui avaient été prévues à l'origine.

Il s'agit de la fixation d'un périmètre d'agglomération trop petit, et des modalités de contrôle des implantations d'activités en région de Paris.

**a) Un périmètre d'agglomération trop petit**

Les grands ensembles construits depuis la guerre en banlieue, et les critiques qui se sont concentrées sur leurs déficiences (1), ont fait oublier les conditions lamentables dans lesquelles, au cours des années qui ont suivi la première guerre mondiale, les lotissements ont submergé les environs, boisés ou cultivés, de l'agglomération d'alors. En dix années environ, 10.000 hectares, soit une superficie équivalente à celle de Paris intra-muros, ont été — à raison de 20 logements à l'hectare en moyenne — couverts de pavillons dépourvus de voirie et des équipements les plus élémentaires.

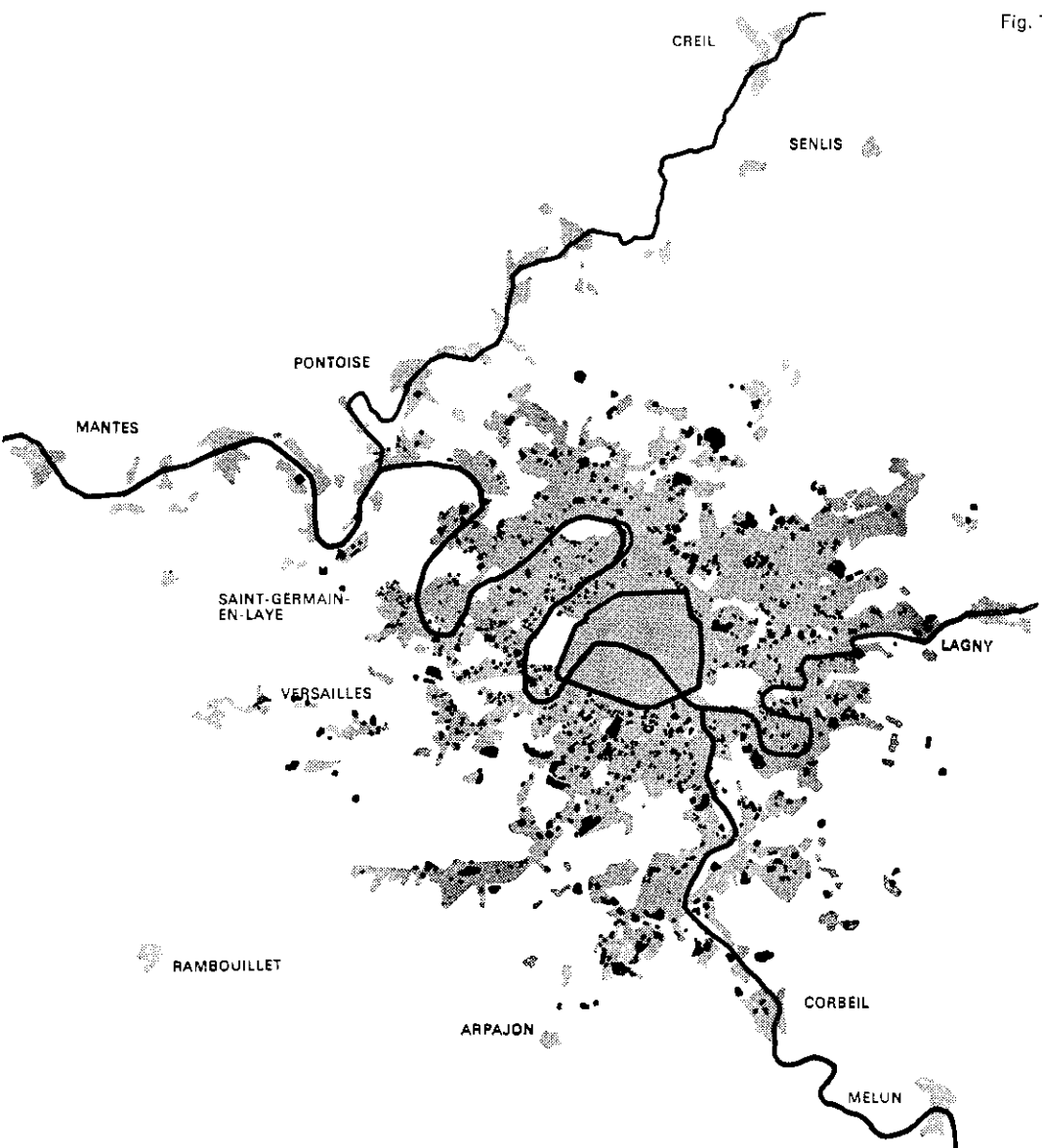
Cette situation a conduit à une double réaction :

- des lois de 1928 ont permis d'assurer, après coup, et très lentement, les équipements indispensables dans les lotissements défectueux (2) ;
- mis à l'étude en 1932, achevé en 1934, approuvé par décret-loi en 1939, un plan d'urbanisme régional — le premier qui se soit étendu

(1) Dont certaines sont temporaires.

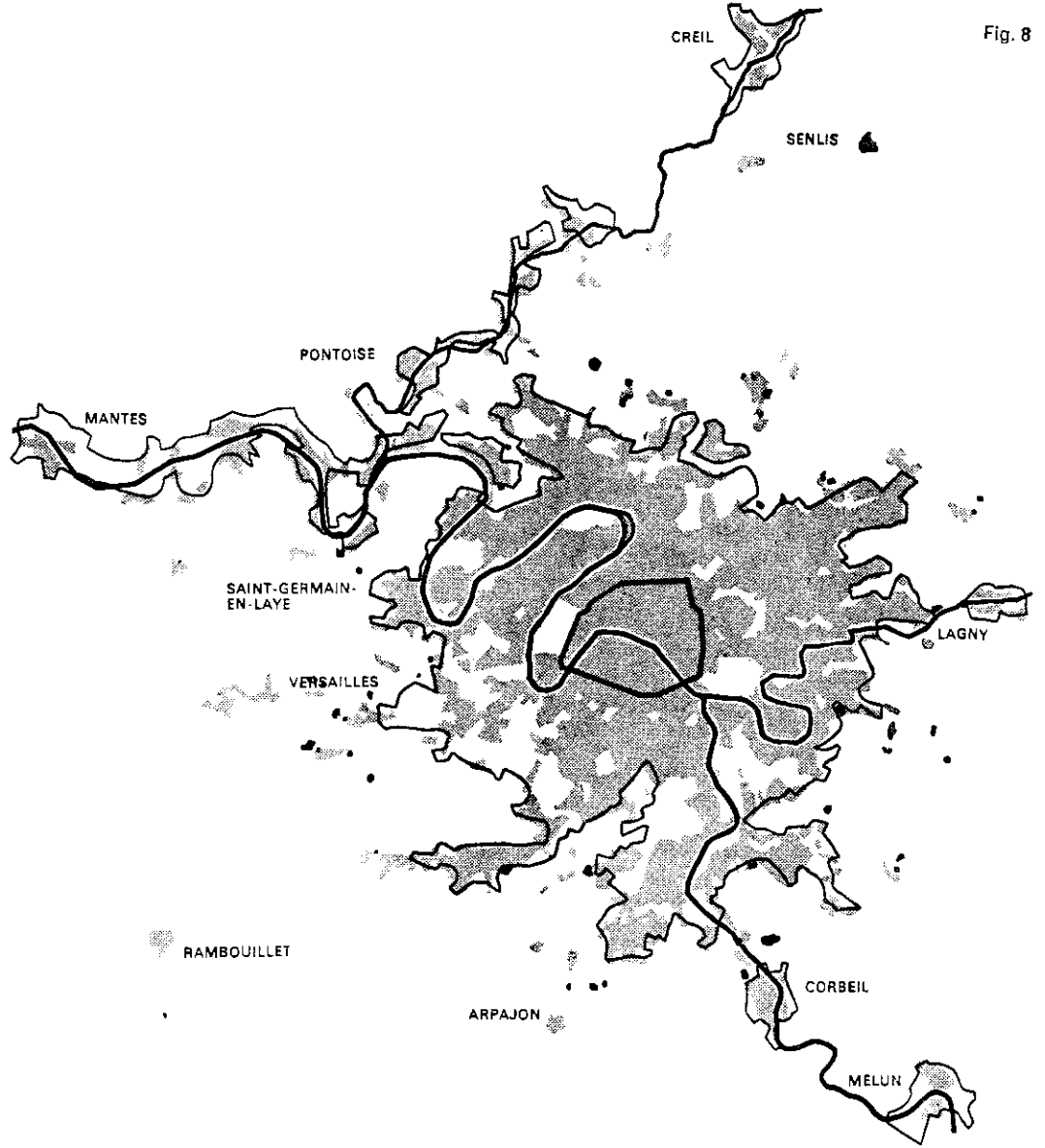
(2) Il existe, datant de cette époque, des lotissements défectueux aujourd'hui encore.

Fig. 7



■ EMPLACEMENT DES PRINCIPAUX GROUPES DE LOGEMENTS  
 CONSTRUITS A L'INTERIEUR DE L'AGGLOMERATION DE  
 1939 A 1964 (VINGT-CINQ ANNEES)

Fig. 8



■ EMPLACEMENT DES PERMIS DE CONSTRUIRE  
 ET DES ACCORDS PREALABLES DE PLUS DE 50 LOGEMENTS,  
 DELIVRES A L'EXTERIEUR DE LA FRONTIERE URBAINE,  
 EN DEROGATION AUX DISPOSITIONS DU P.A.D.O.G.  
 DE 1961 A 1964 (QUATRE ANNEES)

— Périmètre d'agglomération  
 défini par le P.A.D.O.G.

au-delà des limites de la ville de Paris — a dégagé la notion d'un périmètre d'agglomération, hors duquel il est interdit d'étendre la zone urbaine; cela, afin d'empêcher le lotissement de champs en pleine nature, sans lien avec le reste de l'agglomération.

C'est la même notion qui se trouve reprise dans le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (P. A. D. O. G.). Ce document, approuvé par décret du 6 août 1960, exprime présentement la situation de droit de l'urbanisme pour l'ensemble de la région de Paris.

Une des dispositions essentielles du P. A. D. O. G. prévoit, en effet, que l'agglomération est limitée par une frontière, hors laquelle les constructions urbaines (1) ne sont pas autorisées, sauf dérogation. Cette frontière fut fixée sensiblement aux limites de fait « arrondies » de la zone construite à l'époque en y englobant les espaces libres interstitiels qui y subsistaient.

Explicable sans doute en période de stagnation démographique et économique, justifiée aux yeux de l'opinion qui croyait au « Paris monstrueux » qu'il fallait empêcher de grandir, confortée par les thèses trop schématiques sur la décentralisation parisienne, cette limite — l'enceinte de 1960 — s'est révélée à la fois dommageable et intenable face à l'augmentation des naissances et des ménages, face à l'accroissement des besoins d'espace de toute la population, face à la multiplication du nombre des automobiles.

La demande de terrains ainsi stimulée est devenue très forte, cependant qu'à la rareté des terrains équipés et convenablement desservis venait se superposer une rareté « administrative »; cette double rareté de l'offre en présence d'une demande croissante a entraîné trois conséquences :

- la réduction progressive des espaces demeurés libres à l'intérieur du « périmètre d'urbanisation » limité par cette frontière administrative; même les surfaces réservées sur les plans pour des équipements publics (lycées, stades, espaces verts) font l'objet de batailles incessantes et souvent perdues; quant aux règles de hauteur ou de densité prescrites pour les zones d'habitat, elles subissent fatalement de rudes assauts qui se terminent généralement par un « bourrage du terrain », afin d'amortir la deuxième conséquence de la rareté: la hausse du prix;

(1) Hors du « périmètre d'agglomération », il est stipulé qu'un logement doit disposer d'un minimum de 2.500 m<sup>2</sup> de terrain, sans que la commune ait aucune obligation d'y conduire ses réseaux d'eau, d'égouts, d'électricité, etc.

- l'accélération de la hausse du prix des terrains à l'intérieur de ce même périmètre; d'une enquête réalisée par l'Agence Foncière et Technique de la région parisienne, il ressort que le prix moyen au mètre carré de terrain à bâtir a triplé de 1958 à 1963, ce qui correspond à une augmentation moyenne de 25 % chaque année; la constatation de la hausse des prix, la quasi-certitude de sa poursuite ont entraîné la spéculation;
- la spéculation sur le prix des terrains, particulièrement sur les terrains situés à l'extérieur de ce périmètre, mais assez proches et relativement bien desservis. Ce sont ces terrains, bien évidemment, que les constructeurs achètent de préférence, et sur lesquels ils demandent des permis de construire comportant des densités très supérieures à celles qui sont normalement autorisées hors du périmètre d'agglomération (4 logements à l'hectare). Les pouvoirs publics, devant l'insuffisance des terrains disponibles à l'intérieur du périmètre, ont déjà accordé, en dérogation au P. A. D. O. G., des permis de construire ou des accords préalables concernant une vingtaine de milliers de logements, sur des terrains extérieurs au périmètre d'agglomération fixé à la fin de 1960, il y a moins de cinq ans.

La différence entre la valeur d'un terrain où la construction n'est autorisée qu'à une densité rurale et la valeur du même terrain, si la construction y est autorisée avec une densité urbaine, est de l'ordre de un à dix. C'est tantôt l'ignorance où se trouve le vendeur du terrain de ces mystères administratifs, tantôt la certitude, bien ou mal fondée, qui anime l'acheteur d'obtenir, à la première ou à la cinquième demande, la dérogation nécessaire, tantôt la combinaison des deux qui a facilité la spéculation.

Comment, en pratique, les constructions nouvelles hors périmètre d'agglomération se sont-elles localisées? Au gré du jeu complexe de divers facteurs :

- l'existence ou la simple perspective d'une voie de communication moderne (autoroute, voie électrifiée);
- la présence de vastes propriétés, qui simplifie l'acquisition;
- la position arrêtée ou changeante des municipalités (1): les plus proches de Paris sont plus sensibles au devoir de loger les nouveaux citoyens, quitte à mordre sur les espaces réservés; les plus éloignées répugnent souvent à voir le caractère de leur commune changé par un afflux de population; en sens contraire, ou plus tard, peut prévaloir l'attrait que présentent certains équipements (sportifs, scolaires,

(1) La dérogation est accordée après avis du maire de la commune.



commerciaux) qui leur manquent et que le promoteur offre de financer en répartissant la charge sur le prix de vente ou de location des nouveaux logements ;

— enfin, la capacité d'orientation ou de résistance des administrations chargées de l'urbanisme et de la construction, ainsi que des commissions nombreuses, qui les assistent de leur avis. L'accroissement en nombre et en effectifs de ces commissions est d'ailleurs un des signes de la multiplication des dérogations. Moyen de défense de l'administration contre les pressions, c'est aussi le moyen de diluer la responsabilité, difficile et délicate, de l'octroi ou du refus des dérogations.

Ce n'est que par hasard que la résultante de tous ces facteurs coïncide avec les impératifs d'un urbanisme satisfaisant, et notamment avec de bonnes relations « habitat-travail », ainsi qu'avec le respect des espaces libres.

Au total, l'exiguïté du périmètre d'agglomération a facilité, en la justifiant, la généralisation de l'« urbanisme dérogatoire » et la généralisation de l'urbanisme dérogatoire, outre les inégalités, les injustices et les tentations qu'elle provoque, risque de tuer tout effort et bientôt tout espoir d'aménagement rationnel et de composition d'urbanisme.

## b) Le contrôle des implantations d'activités

La deuxième mesure réglementaire particulière à la région de Paris a trait au contrôle de l'implantation des activités.

Un décret du 5 janvier 1955, complété notamment par un décret du 31 décembre 1958, soumet à autorisation gouvernementale, après avis d'une commission interministérielle, toute création supérieure à 500 m<sup>2</sup> et toute extension supérieure à 10 % de la surface utilisée par des activités d'industrie ou de bureau à la date du décret de 1955. Une loi du 2 août 1960 a institué, de plus, une redevance au mètre carré (1) construit, à la charge des entreprises ayant obtenu cette autorisation, ainsi qu'une prime équivalente pour les démolitions de locaux.

Ces textes ont pour objectif de stimuler l'expansion des activités dans les régions autres que la région de Paris ; ils ont sûrement accentué l'implantation d'activités en province, c'est-à-dire leur décentralisation. Une telle réglementation a eu une autre conséquence, involontaire celle-là,

(1) Les taux de cette redevance varient de 0 à 100 francs par m<sup>2</sup> pour l'industrie, de 0 à 200 francs par m<sup>2</sup> pour les bureaux, à mesure qu'on se rapproche du centre de Paris.

sur la répartition des activités au sein de la région de Paris : elle a également contribué à freiner l'implantation en banlieue, c'est-à-dire le desserrement, d'activités situées à proximité du centre de l'agglomération. Certes, de petites zones d'emplois ont été créées auprès de grands ensembles, comme à Massy et à Sarcelles ; leur mise en place a été facilitée par une réduction du montant de la redevance ; des centres de recherche s'implantent au sud de l'agglomération, des sièges sociaux à l'ouest.

Ce mouvement est toutefois très insuffisant au regard de l'importance des nouvelles zones d'habitat. Il est gêné par la crainte des chefs d'entreprises de se voir orientés vers une décentralisation lointaine s'ils envisagent de quitter leurs implantations actuelles, dont l'exiguïté et la vétusté font souvent de véritables taudis industriels.

La pratique actuelle correspond certes au souci légitime — qui est aussi l'intérêt de la région parisienne — d'accélérer la décentralisation industrielle ; elle a toutefois l'inconvénient de combiner la rigueur envers les chefs d'entreprises qui entendent faire l'effort de construire des installations modernes, et l'indifférence envers ceux qui ne se soucient pas de quitter des installations anciennes. Elle constitue ainsi dans une certaine mesure un facteur d'immobilisme que l'on ne retrouve dans aucune autre agglomération du continent européen, et qui, contrairement aux impératifs techniques d'une production moderne, peut apparaître comme préjudiciable à l'économie nationale.

Il serait légitime de faire supporter — et pour des sommes plus élevées que le produit actuel des redevances — une part des charges collectives du fonctionnement de la région parisienne par les entreprises de cette région, qui tirent un avantage majeur de l'ampleur du marché du travail et des débouchés que leur offre l'agglomération parisienne. Mais des modalités devraient pouvoir être établies qui ne fassent pas reposer ces charges par préférence sur les entreprises les plus dynamiques, et qui satisfassent, à la fois, au besoin de décentraliser les entreprises qui peuvent quitter la région de Paris, à l'intérêt de donner les meilleures conditions de fonctionnement à celles dont il est reconnu qu'elles doivent y demeurer, et à la nécessité de rapprocher les lieux d'emploi des localisations d'habitat, en desserrant les activités comme on a desserré les logements (1).

(1) C'est ainsi qu'il s'est avéré nécessaire de ralentir la construction de logements à Montreuil, en attendant que se remplisse la zone industrielle. Le risque de voir dans ce secteur les migrations alternantes s'amplifier et s'allonger n'est d'ailleurs pas écarté, si bien qu'il paraît nécessaire d'orienter de façon plus ferme vers des zones de ce genre les industriels ayant obtenu l'agrément, industriels qui s'implantent encore trop souvent à proximité immédiate de Paris.

Au total, la décentralisation industrielle comme la contribution des industriels parisiens aux charges collectives de fonctionnement de la région parisienne apparaissent, pour la région parisienne elle-même, comme des nécessités absolues ; mais les modalités par lesquelles ces deux objectifs sont actuellement poursuivis appellent à coup sûr, ne serait-ce que du point de vue de leur efficacité, une certaine révision.

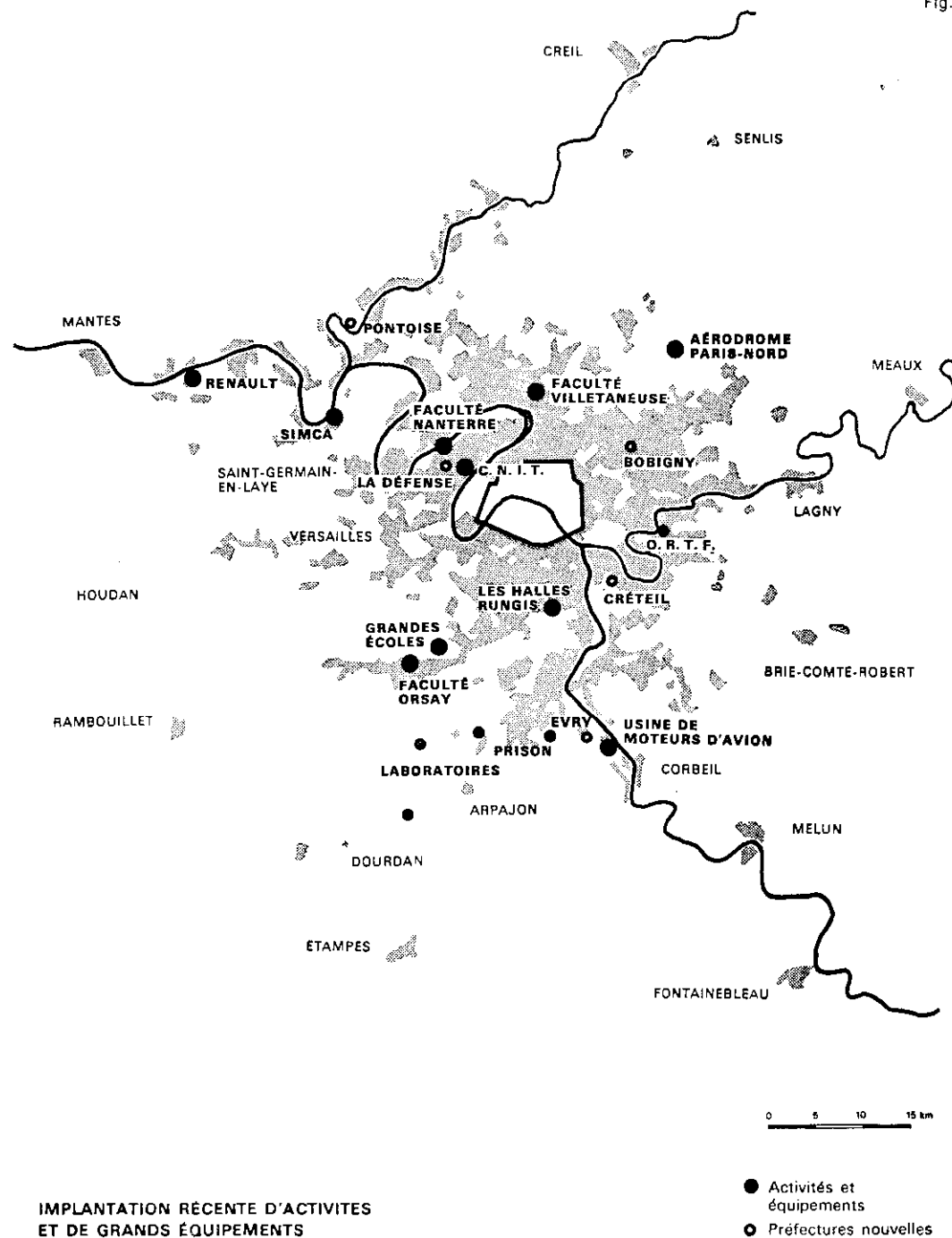
### C. — Prises de conscience

La situation actuelle de l'urbanisme de la région parisienne se manifeste avec assez d'évidence, son caractère peu satisfaisant est assez clairement perçu pour qu'un certain nombre de prises de conscience se soient récemment révélées. Ces prises de conscience touchent à la triple nécessité des grands équipements, de l'urbanisme et du dépassement de l'agglomération actuelle. Traduisant un changement d'état d'esprit, préalable indispensable aux changements d'état de droit et de fait, elles laissent mieux augurer de l'avenir, même si elles ne sont pas encore inscrites sur le terrain.

#### a) La reprise des grands équipements

Après une stagnation de plusieurs décennies, la pression des besoins a été ressentie avec force, et dès 1960 un programme triennal a fait démarrer de grands travaux d'équipement public dans la région de Paris : les crédits de paiement, pour l'ensemble des équipements publics en cette région, d'un milliard de francs en 1960, avaient doublé en 1963 ; le triplement, à hauteur de 3 milliards par an, sera atteint dès 1966.

Un tel redémarrage ne peut être que progressif, et les résultats les plus immédiatement perceptibles des chantiers sont leurs inconvénients, notamment pour la circulation. Le fait que les mises en service soient encore si rares illustre seulement combien prévision à long terme et décision sans retard sont nécessaires en matière de grands équipements.



Boulevard périphérique, autoroutes du Sud et du Nord, voie express de Bagnolet, première ligne Est-Ouest du réseau express régional (R. E. R.), allongement des quais sur deux lignes du métro, rénovation et création de centres d'affaires à Maine-Montparnasse et à la Défense, ponts nouveaux sur la Seine, voie rive droite en partie sur berge, parkings sous l'esplanade des Invalides et près des Champs-Élysées, facultés à Nanterre et à Villetaneuse, nouveaux grands magasins à la Nation et à la Villette, théâtres dans l'Est parisien et dans plusieurs communes de banlieue, halles de Rungis, refonte des réseaux de distribution d'électricité et de gaz, extension des installations d'épuration d'Achères... : tous ces ouvrages sont récents ou en cours d'exécution. Dus à des initiatives publiques ou privées, ils marquent que Paris sort de sa léthargie.

De plus, ils contribuent pour la plupart à élargir le secteur où tout le prestige des affaires, de la culture était jusqu'ici concentré, à décongestionner le cœur de la ville, à vivifier des banlieues. Que ce mouvement soit encore à faible échelle, que son efficacité soit diminuée parce qu'il s'effectue en ordre dispersé n'est pas niable. Mais il peut désormais être considéré comme lancé.

## b) La nécessité de l'urbanisme

Le décalage entre l'importance des constructions et l'étroitesse de l'urbanisme est aussi de mieux en mieux perçu. Que pour les 60.000 à 80.000 familles qui prennent possession chaque année en région parisienne d'un logement neuf le « problème du logement » ait été résolu, sans que les conditions de vie soient devenues toujours satisfaisantes, a fait prendre conscience à beaucoup de l'existence, des exigences et de la nécessité de l'urbanisme.

Quitter un taudis dans un quartier animé et varié avec de nombreux commerces et des emplois, pour le logement clair, bien équipé et plus vaste d'un grand ensemble uniquement résidentiel et mal desservi, fait toucher du doigt que la vie dans une agglomération ne dépend pas seulement de la qualité du logement, mais de son environnement et de ses « liaisons » (1). C'est le fond de toutes les critiques — pour celles qui ne sont pas injustes — à l'égard des grands ensembles.

(1) La publicité, comme les petites annonces concernant appartements ou pavillons, commencent toujours par : « A 8 km de Paris... » ou « A 200 m de la gare », ou mieux, s'adaptant à la distance-temps « A 15 minutes de Saint-Lazare », « A 20 minutes de l'Etoile par l'autoroute de l'Ouest » (on ne dit plus Notre-Dame, base surannée du comptage kilométrique).

Faisant ainsi quotidiennement l'expérience de l'urbanisme absent, beaucoup de Parisiens ne le jugent plus comme un caprice de fonctionnaires ou d'architectes qui viendrait retarder la construction de logements au nom de considérations aussi vagues que lointaines, mais comme un besoin dont l'insatisfaction entraîne des inconvénients tangibles, auxquels il est difficile, sinon impossible, de porter remède a posteriori.

## c) Le dépassement de l'agglomération actuelle

Le spectacle de la situation actuelle de l'agglomération, quelques exemples étrangers tels que ceux de Londres, de Stockholm et de certaines villes américaines ont enfin conduit nombre d'esprits à penser que désormais le salut de Paris réside au large de l'agglomération présente.

Dans la mesure où les idées qui ont été lancées dans ce sens traduisent un découragement devant la situation de l'agglomération actuelle et un renoncement à améliorer sérieusement les conditions de vie de ses huit millions d'habitants, elles risquent d'être nocives. Et elles ne sont que partielles, dans la mesure où elles méconnaissent les ordres de grandeur des problèmes à résoudre, dont l'expression la plus simple, on l'a vu, est que plus de 100.000 logements sont à localiser chaque année en région de Paris, plus de 1.200.000 logements en dix ans, soit l'équivalent d'une autre ville de Paris à construire.

Ces ordres de grandeur font maintenant comprendre qu'une solution, même spectaculaire, qui, par exemple, ne porterait dans son entier que sur 20.000 logements par an, laisserait en dehors les quatre cinquièmes du problème et ne serait donc pas à l'échelle des besoins.

Il est toutefois juste de reconnaître que les suggestions diverses qui ont été avancées dans ce sens ont apporté une contribution utile à l'évolution des esprits : elles ont traduit les réalités nouvelles — faim d'espace du citoyen d'aujourd'hui, vitesse et confort des transports modernes, utilité de la concentration des investissements, désir des urbanistes comme des architectes de voir grand et de pouvoir faire grand — qui permettent aux solutions d'urbanisme d'aujourd'hui d'être différentes de celles d'hier ; les dessins esquissés, les combats livrés en faveur d'idées neuves ont amorcé la dimension régionale du nouvel urbanisme.

## II. — PRINCIPES D'URBANISME AU NIVEAU DE LA RÉGION DE PARIS DANS SON ENSEMBLE

Quelles conclusions d'action tirer de cette longue mais nécessaire analyse des maux dont souffre l'agglomération parisienne dans sa structure urbaine ? Comment remédier à ces maux, comment éviter qu'ils ne s'aggravent avec la croissance inéluctable, comment une agglomération, demain plus grande et plus nombreuse, pourra-t-elle vivre mieux qu'elle ne vit aujourd'hui ?

Certains esprits ne voient de réponse à ces questions qu'en niant le problème, qu'en refusant d'admettre la croissance, qu'en repoussant toute extension spatiale. Conserver toutes les frontières, conserver tous les gabarits, conserver toutes les campagnes, n'admettre la construction que parcimonieusement, autant d'attitudes négatives que les faits ont toujours bousculées dans le passé et lointain et récent, et qui sont, pour une large part, on vient de le voir, la cause des difficultés actuelles.

Mais si l'absence, hier, de prévisions suffisantes pouvait avoir des excuses, aujourd'hui, après toutes les études sur la croissance française, répéter la même faute serait doublement coupable.

La dimension du nouveau schéma directeur est conçue précisément pour changer l'échelle des réponses, parce que les faits d'aujourd'hui et de demain changent l'échelle des problèmes.

Ce changement de dimension est fondamental pour remédier aux maux déjà énoncés :

- pour faire face à l'insuffisance clairement perçue des grands ensembles, à l'absence d'équipements collectifs de trop de banlieues, à la congestion du centre, il n'y a pas d'autre remède que de créer des *centres urbains nouveaux*, qui seront villes nouvelles dans les zones d'extension, et centres urbains renforcés, diversifiés et rénovés dans les banlieues actuelles ;
- pour mettre fin à la pénurie de terrains à bâtir comme à la disparition des espaces libres, il faut sortir hardiment du périmètre d'agglomération fixé il y a cinq ans, mais en choisissant les zones d'extension ; pour faciliter les transports et surtout rapprocher les habitats des lieux de loisir et de la campagne, l'extension spatiale doit être canalisée selon des *axes préférentiels* sur lesquels la croissance progressive des villes nouvelles sera possible ;

- pour permettre enfin les interdépendances entre l'agglomération actuelle et ses extensions à venir, entre les espaces construits et les espaces libres, entre les villes de l'agglomération et les campagnes, il faut organiser *l'unité* de ce qui va devenir, non plus seulement l'agglomération parisienne, mais la *région urbaine* de Paris.

Ainsi se dégagent des faits les trois principes qui sont à la base du schéma directeur proposé et qu'il convient d'explicitier :

- des centres urbains nouveaux ;
- des axes préférentiels ;
- une région urbaine.

### A. — Des centres urbains nouveaux

#### a) Les centres urbains dans l'agglomération parisienne d'aujourd'hui

L'urbanisme pratiqué depuis la guerre a accru, répétons-le :

- la congestion du centre de Paris, qui n'est pas adapté au service de 7 à 8 millions d'habitants ;
- le nombre de banlieusards sans équipements collectifs suffisants, qu'ils habitent les banlieues pavillonnaires de l'entre-deux guerres ou les grands ensembles récents ; pour eux tout ce qui dépasse la banalité quotidienne est lointain, difficilement accessible, car situé au cœur de Paris.

Ce qui est à la racine du mal, c'est bien l'insuffisance en nombre et en qualité des centres urbains au sein de l'agglomération parisienne. C'est, autant que le radioconcentrisme des structures qui la composent, le monoconcentrisme des fonctions urbaines qui s'y exercent.

Comment peut-on parler de centres urbains — au pluriel — pour une seule agglomération ?

Le centre urbain (1) est la partie de la ville où se trouve la plus grande part des emplois, au moins de bureau, des commerces, des administrations,

(1) Ce terme ne correspondant pas obligatoirement au centre géométrique de la zone agglomérée.

des établissements d'enseignement, des lieux qui offrent culture ou distraction ; et si une ville se compte par le nombre de ses habitants, elle vaut par la qualité et la diversité des services que, par son centre, elle rend à ses propres habitants et à ceux des environs.

Un tel centre urbain, plus ou moins développé, existe dans toutes les villes. Mais dès qu'une agglomération possède une certaine importance, le centre se subdivise : chaque quartier s'affirme précisément par la naissance d'un centre, où se trouve ce qui est nécessaire à la vie quotidienne — commerces alimentaires, écoles primaires, etc. — cependant, au cœur de la ville elle-même, se rencontrent des équipements publics et privés d'autant plus complexes et raffinés que la ville est plus étendue, dessert une population plus nombreuse, dotée d'un pouvoir d'achat plus important.

A Paris, l'une des premières agglomérations mondiales, ce phénomène de spécialisation du cœur dans les fonctions rares et de haute qualité est particulièrement poussé : les produits de première nécessité ne s'y trouvent qu'à l'écart, dans de petites rues de quartier connues des seuls habitués. Sont groupés, au contraire, pour l'essentiel dans les dix arrondissements du centre de Paris (1), grands magasins ou boutiques spécialisées, institutions financières, sièges sociaux, administrations françaises et internationales, établissements d'enseignement supérieur, grand commerce, lieux de distraction, qui s'adressent en principe au minimum à la population de toute l'agglomération, soit à près de 8 millions d'habitants, et qui ont souvent une portée ou une influence bien supérieures, d'ordre national, européen ou mondial.

A l'autre bout de la chaîne, c'est-à-dire au niveau du quartier, de la commune de banlieue, du grand ensemble (2) se trouvent les services correspondant à 10.000, 20.000 ou 30.000 habitants : écoles primaires et parfois lycées, commerces un peu diversifiés, bureaux de poste, cinémas « de quartier », etc.

Entre ces deux niveaux, celui de 30.000 habitants environ et celui de 8 millions d'habitants, il n'existe pas actuellement, dans l'agglomération parisienne ou à proximité, de centre urbain caractérisé (3) comparable au centre de villes comme Toulouse ou Strasbourg par exemple, alors que, tous les trois ans, l'agglomération parisienne s'accroît de la population d'une ville de cette importance.

(1) A l'intérieur de l'enceinte dite des Fermiers Généraux construite peu avant la Révolution, ces dix arrondissements, plus le XI<sup>e</sup> correspondent, au Paris « intra-muros » d'avant 1860 ; c'est à cette date qu'Hausmann, préfet de la Seine, fit annexer à la ville de Paris les territoires des communes voisines, devenus les arrondissements qui portent les numéros XII à XX.

(2) Où ils se constituent progressivement.

(3) A l'exception de Versailles, dans une certaine mesure.

## b) Les orientations possibles

Devant cette constatation, plusieurs orientations apparaissent possibles :

### PREMIÈRE ORIENTATION

*Améliorer le réseau de transports* de manière à mettre le centre plus à la portée des habitants de banlieue. C'est partir de l'idée juste que la fatigue des banlieusards au cours des transports auxquels ils sont contraints n'a pas pour cause la distance en soi : une liaison fréquente et directe sur dix ou vingt kilomètres et plus rapide et confortable qu'un parcours deux ou trois fois plus court en distance mais nécessitant des attentes et des changements, dans des véhicules surchargés. C'est le caractère désuet des voies routières et des moyens de transport qui est à incriminer : la quasi-totalité des rues, des routes et des voies ferrées date d'un siècle, c'est-à-dire de l'époque où l'automobile était inconnue et où l'agglomération entière comptait 100.000 chevaux et 20.000 voitures à bras ; les deux tiers des lignes de métro datent d'un demi-siècle, la moitié des voitures de métro date d'avant 1930, et le tiers des autobus d'avant 1938 (1).

Une amélioration radicale des transports en région de Paris — apportant pour l'agglomération entière des progrès aussi décisifs que les boulevards d'Hausmann il y a un siècle et le métro de Bienvenue il y a un demi-siècle pour la ville de Paris, c'est-à-dire raccourcissant les distances en réduisant les temps et les fatigues du parcours — une telle amélioration est possible avec les moyens modernes de transport, trains, autobus et voitures, pour peu qu'ils bénéficient d'une infrastructure convenable : voies ferrées et autoroutes.

Le schéma directeur prévoit ces réseaux nouveaux.

Mais, si le plan des transports ne comportait qu'une modernisation orientée suivant les besoins de l'agglomération actuelle, tels qu'ils sont mesurés par des comptages, le schéma directeur ne résoudrait pas l'essentiel des problèmes qui ont été évoqués plus haut : au contraire, il accentuerait la congestion du centre ; et il ne suffirait pas à pallier les inconvénients du sous-équipement de la banlieue.

(1) Comparée à la relative jeunesse du parc des véhicules privés, qui s'usent certes plus rapidement mais dont la moitié a moins de cinq ans d'âge, cette vétusté traduit le délaissement dont ont souffert les équipements collectifs, c'est-à-dire en vérité leurs usagers.

## DEUXIÈME ORIENTATION

*Améliorer l'équipement dans les banlieues, au niveau de la commune ou du grand ensemble.* Il y a là une nécessité reconnue par tous ; des progrès notables ont été réalisés ; les lacunes dans la conception des équipements nécessaires, ou bien les retards dans leur réalisation, ont révélé sur le plan social des inconvénients assez graves (1) pour que les programmes à venir s'efforcent d'y parer. Mais il faut prendre conscience de la limite des services qui peuvent être rendus par ces équipements ; 20.000, voire 50.000 habitants ne peuvent pas faire vivre un grand magasin, une salle de théâtre ou de concert, un grand hôpital, un centre d'affaires ; encore moins plusieurs commerces, plusieurs lieux de distraction, plusieurs établissements d'enseignement, plusieurs employeurs d'une même branche, entre lesquels il serait possible de choisir. Quels que soient les progrès qui seront donc faits à ce niveau de la commune ou du grand ensemble, ils ne combleront pas le fossé qui existe en qualité et diversité entre les services qui peuvent être offerts, au cœur de Paris, à 8 millions d'utilisateurs virtuels, et ceux qui peuvent l'être, au niveau du quartier, à une population deux ou trois cents fois moins nombreuse.

## TROISIÈME ORIENTATION

*La construction en dehors de l'agglomération d'un autre centre qui serait, en quelque sorte, un centre « bis ».* L'idée est séduisante, notamment par le champ nouveau qu'elle ouvrirait à l'innovation architecturale, qui ne s'est pas manifestée jusqu'à présent en France aussi vigoureusement que dans d'autres pays, peut-être parce qu'elle y a été plus bridée.

Ce second centre, cet unique centre « bis », ne peut néanmoins constituer la solution du problème spécifique de Paris et de ses banlieues ;

— ni sur le plan quantitatif : sur les 100.000, demain 120.000 logements à construire chaque année en région de Paris, combien seraient localisées dans ce « centre-bis », et combien auprès de l'actuelle zone agglomérée ?

— ni sur le plan des fonctions : quelle ville, même neuve, pourrait se hisser rapidement et aisément au niveau de qualité et de séduction qu'offre le cœur de Paris ?

(1) Qui n'ont pas été sans exagération et systématisme excessives : au « mal des grands ensembles » dénoncé en France répond d'ailleurs le « new towns blues » découvert outre-Manche.

En dépit de son ambition de principe, ce centre urbain nouveau ne serait, pendant tout l'avenir prévisible, rien d'autre qu'un centre urbain d'un niveau intermédiaire entre le centre de Paris et le centre de quartier ou de commune. Ne vaut-il pas mieux alors s'attacher délibérément à la création de tels centres intermédiaires — de plusieurs et non d'un seul — plutôt que de se fixer un dessein à la fois trop restreint et trop ambitieux, qui ne pourrait aboutir, au mieux, qu'à un demi-succès ?

## c) Les fonctions à regrouper dans les centres nouveaux

Entre le centre de Paris et le centre du quartier ou de commune, c'est le niveau intermédiaire qui manque : la solution retenue par le schéma directeur est donc de constituer *des centres urbains nouveaux* qui aient vocation à desservir de 300.000 à un million de personnes, suivant leur situation et suivant les catégories de services ou d'équipements qui y seront implantés ; pour certains équipements même, la « desserte » pourra dépasser le million de personnes (1). Comment cette vocation peut-elle se réaliser ? Par le groupement de fonctions exercées traditionnellement par tout centre de ville, mais qui, pour la région parisienne, pourront se situer à un niveau élevé, à cause de l'importance de la population à desservir.

(1) Il ne faut pas confondre le nombre d'habitants d'une ville avec le nombre de personnes que son centre peut desservir.

L'illustration ancestrale de cette distinction — trop souvent oubliée par suite de l'imprécision du vocabulaire de cet art encore neuf qu'est l'urbanisme — se trouve dans le chef-lieu de canton ou le gros bourg-marché qui n'a que peu d'habitants, mais dont chacun sait qu'il dessert, en outre, un nombre de personnes vivant alentour parfois supérieur à celui de ses propres habitants ; la population qui s'y trouve s'accroît ainsi considérablement les jours de marché, qui sont aussi les jours d'approvisionnement dans les magasins du bourg.

Encore le nombre de personnes desservies varie-t-il suivant les fonctions et les équipements du centre. Les commerces peuvent desservir un canton alors que le lycée dessert l'arrondissement ; un même hôpital chirurgical peut avoir une zone d'influence différente pour chacun de ses services suivant, par exemple, la renommée des chirurgiens qui y opèrent.

C'est en ce sens — et non plus dans celui d'une spécialisation unique — qu'on parle en France de ville universitaire ou de ville de facultés.

## 1. LES ÉQUIPEMENTS

Les équipements à grouper seront :

- en matière d'éducation : des facultés ou des établissements spécialisés d'enseignement supérieur ;
- en matière culturelle : la maison de la culture, le théâtre, la salle de concert, le cinéma d'exclusivité ;
- en matière sportive : la piscine olympique et le stade ;
- en matière commerciale : le grand magasin, l'hôtel important, le restaurant de classe ;
- en matière administrative, ce sera souvent la préfecture ou la sous-préfecture, regroupant nombre de services publics autour d'elle en une cité administrative (1).

Il s'agit donc bien d'un centre urbain, aux multiples fonctions telles que les centres des villes les ont assurées depuis l'origine des temps, et non de simples centres commerciaux dont l'étranger présente des exemples, et qui, privilégiant la fonction d'achats par rapport à toutes les autres, n'offrent du centre de la ville qu'une image mutilée.

L'énumération qui précède n'est pas limitative. Elle ne signifie nullement que le lycée, la maison de jeunes, la bibliothèque et le cinéma de quartier, le bassin d'entraînement à la natation, le magasin populaire, le petit restaurant ou le commissariat de police ne doivent pas être multipliés en banlieue : ce sont au contraire ces équipements qui donnent pour beaucoup sa substance et sa forme à la vie quotidienne. Mais les équipements des centres urbains intermédiaires qui viennent d'être cités à titre d'exemples, et dont l'équivalent ne se trouve actuellement que dans le centre de Paris, n'en sont pas moins indispensables en certains emplacements bien choisis du reste de l'agglomération, si l'on veut que les millions d'habitants qui y vivent ne se trouvent pas devant le dilemme constant d'aller jusque dans un centre lointain et congestionné ou de se contenter d'équipements et de services de faible portée.

En outre, pourront se situer dans ces centres certains très grands équipements, uniques ou presque uniques pour toute l'agglomération, qui,

(1) C'est ce principe qui a été la base de la réforme administrative qui, par la loi du 10 juillet 1964, a créé cinq départements nouveaux en région de Paris. La localisation des préfectures a été étudiée afin de constituer un élément fondamental de la restructuration des banlieues (Nanterre, Bobigny, Créteil) ou de la création des centres urbains nouveaux (Cergy-Pontoise et Evry).

aujourd'hui, ne peuvent plus, faute de place, être localisés dans Paris intra-muros. Cela sera possible parce que ces centres urbains nouveaux s'inséreront dans l'ensemble plus vaste de la région de Paris toute entière. Ces grands équipements y trouveront à la fois la superficie qui leur est nécessaire et des possibilités d'accès que l'insuffisance du réseau actuel des transports n'assure aujourd'hui, pour la population de toute l'agglomération, à aucun secteur de banlieue.

De tels équipements contribueront à donner une personnalité à chacun des centres qui les accueillera. Un musée des techniques, un parc de la culture, un musée de l'art urbain et des villes, constituent de premiers exemples de ce qui pourrait être fait en ce sens, et il est sûr que les initiatives ne manqueront pas, qui meurent aujourd'hui faute de pouvoir se localiser dans le cœur de Paris, dès qu'apparaîtra réellement possible, et non plus comme du domaine du rêve, leur implantation dans des centres largement dessinés et accessibles de partout.

## 2. LES EMPLOIS

Le faible nombre des emplois au regard de la population résidente est l'un des maux dont souffrent le plus les habitants des grands ensembles, comme ceux des banlieues pavillonnaires.

Les avantages sociaux et économiques d'activités en banlieue sont bien connus ; il s'agit à la fois :

- de faire éclore une véritable vie urbaine, en faisant naître l'animation qu'ignorent les cités-dortoirs vidées de leur population pendant la journée ;
- de décongestionner le cœur de l'agglomération, et, en remédiant à l'entassement dans des locaux industriels et commerciaux vétustes de nombre d'ateliers et de bureaux, de faciliter la réalisation à Paris et dans la Seine des opérations de rénovation et d'aménagement ;
- d'éviter l'allongement constant du temps de trajet domicile-travail et de remédier progressivement aux problèmes de circulation et de transport qui naissent de migrations à sens unique, le matin de la banlieue vers Paris et le soir en direction contraire.

Si, d'une manière générale, l'apport d'emplois en banlieue est souhaitable, il convient, comme dans les autres domaines, de distinguer avec soin les niveaux : il ne saurait y avoir de centres d'emplois dans toutes les

rues, ni dans tous les quartiers, et il demeurera donc des quartiers-dortoirs et sans doute, à un moindre degré, des communes-dortoirs (1).

Car ce serait une utopie de penser souhaitable, pour réduire la distance entre l'habitat et le lieu de travail, que chacun soit conduit à travailler dans la rue, dans le quartier ou dans la commune où réside sa famille.

Ce que veulent apporter les centres urbains nouveaux prévus au schéma directeur, ce sont, moins éloignées que le centre de Paris, des activités d'une diversité et d'une taille telles que des possibilités de choix et de promotion y soient ouvertes à la plupart.

### 3. LA VALEUR DES REGROUPEMENTS EN CENTRES URBAINS NOUVEAUX

Implanter ces services publics et privés et ces emplois au gré des disponibilités de terrain dans la banlieue existante, et à mesure que les initiatives des divers responsables se manifesteront dans les nouvelles extensions de l'agglomération, ne constituerait qu'un progrès bien insuffisant par rapport à la situation actuelle.

Une agglomération vaut ce que valent ses centres, et c'est en regroupant dans des espaces géographiques limités et relativement denses la plupart des fonctions et des emplois que sa population sera le mieux servie.

Cette notion correspond d'ailleurs, comme on l'a dit plus haut, à un besoin traditionnel. Transposée du secteur rural, elle correspond à l'image du bourg où l'on vient, pour le marché, des villages environnants. Et déjà le P. A. D. O. G. (Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne) avait insisté sur la nécessité de « noyaux restructurateurs » dans la banlieue parisienne.

La « densité » de tels centres ne permet pas seulement une desserte facilitée ; elle renforce leur pouvoir attractif, non seulement pour attirer l'implantation d'équipements complémentaires, mais encore pour faciliter la création du centre lui-même. Une banque s'installe plus facilement à

(1) Les divisions communales résultent la plupart du temps de la constatation, effectuée vers 1790, des territoires des anciennes paroisses, c'est-à-dire des terres que cultivaient les habitants des villages d'Ile-de-France ou sur lesquelles ils menaient paître leurs troupeaux ; il n'est pas étonnant qu'elles se révèlent singulièrement inaptées à fournir le cadre de solution des problèmes d'aujourd'hui. On rappellera, pour marquer le contraste, que la commune de Rome (2 millions d'habitants), à elle seule, s'étend sur une superficie plus grande (1.500 km<sup>2</sup>) que celle de la ville de Paris et des 213 autres communes qui constituent l'agglomération (1.200 km<sup>2</sup>).

côté d'une administration qu'en zone résidentielle ; les commerces sont favorisés s'ils sont situés au contact des lieux d'emplois ; et l'on revient volontiers se cultiver ou se distraire non loin du lieu du bureau ou des achats.

La vie urbaine est faite de rencontres et d'échanges et, mieux que des équipements dispersés, un à un, au milieu d'usines ou d'habitat, les centres urbains nouveaux peuvent contribuer à donner aux habitants des banlieues ce que la vie urbaine peut leur apporter de facultés d'épanouissement humain.

### d) Centres urbains nouveaux en banlieue actuelle et villes nouvelles en zones d'extension

De ces centres urbains nouveaux, les habitants de la banlieue existante ont besoin comme ceux des zones d'extension de l'agglomération. Mais ces centres ne se réaliseront pas de la même manière dans les deux cas.

#### 1. EN BANLIEUE ACTUELLE

Les difficultés d'implantation seront évidemment importantes. Les surmonter pour aboutir au groupement nécessaire des équipements qui feront un cœur de ville, dégager à cette fin les secteurs les mieux desservis par des liaisons ferroviaires et autoroutières, sera une tâche difficile car, dans chaque cas, l'intérêt d'une réalisation isolée, de logements par exemple, ne manquera pas d'être mis en balance avec l'utilité d'un élément d'équipement nécessaire à la création progressive du centre urbain, de même que l'émiettement des banlieues en communes très nombreuses risque de continuer à favoriser la dispersion des équipements publics.

La nécessité de « restructurer » la banlieue autour de centres urbains puissants devient maintenant assez évidente pour que l'on puisse espérer cependant que la réalisation d'un plan d'ensemble soit comprise de tous. Il y faudra la patience et la continuité de vue des longues entreprises, sans prétendre, pour autant, arriver, dans ce tissu urbain ancien, au degré de concentration et de densité des équipements qu'exigerait le centre urbain « idéal ».



## 2. EN ZONE D'EXTENSION

Les centres urbains nouveaux capables de desservir de 300.000 à un million de personnes seront le noyau de villes nouvelles.

Confrontées aux réalisations françaises les plus spectaculaires (Massy-Antony, Sarcelles, Mureaux), aux projets français les plus importants (Toulouse-Mirail, Caen-Herouville) ou encore à l'exemple souvent cité des « new towns » britanniques des années 1950 (1), ces villes nouvelles se caractérisent d'abord par un changement d'échelle, de 1 à 5 au minimum, et plus souvent de 1 à 10 : d'un ensemble de 30.000 à 100.000 habitants, on passe à une cité destinée à l'habitat, au travail, à la culture et à la distraction d'une population de 300.000 à un million de personnes.

La taille de ces « villes nouvelles » en région parisienne pourrait sembler à certains trop élevée, sinon démesurée, et susciter un réflexe de défiance. Un tel réflexe appellerait quatre remarques.

— La distinction soulignée plus haut entre le nombre des habitants d'une ville et le nombre de personnes que dessert le centre de cette ville vaut particulièrement pour les « villes nouvelles », puisqu'elles ne seront qu'une partie de l'agglomération dans son ensemble : en d'autres termes, très souvent, les cœurs des villes nouvelles desserviront à la fois, les habitants nouveaux et ceux qui résident déjà dans l'actuelle banlieue, aux franges de l'agglomération.

— On n'arrête pas une ville (2), et il serait présomptueux de décréter que la « puissance » des centres urbains nouveaux à créer en région de Paris, leur zone d'influence, ne dépassera jamais 300.000 habitants pour les uns, 500.000 ou 1.000.000 pour les autres. Ce qui est sûr, c'est qu'à l'échéance que ce schéma directeur dessine, certaines villes nouvelles seront plus jeunes, et par conséquent plus petites que d'autres, parce que leur construction aura commencé plus tard. Les sites assignés à chacune d'elles n'ont évidemment pas une réceptivité illimitée, et chacune d'elles, tour à tour, atteindra un plafond de population : l'art

(1) Dans la région urbaine de Londres, venant compléter les « new towns » de 60.000 habitants environ qui se sont révélées trop petites, des « expanded towns » sont maintenant prévues, l'une (Southampton-Portsmouth area) pour 400.000 habitants, et les deux autres (Bletchley et Newbury) pour 150.000 habitants chacune. (The South-East Study — Ministry of Housing and Local Government — H. M. S. O. London, 1964, p. 73).

(2) « Au point de grandeur où Paris est parvenu, on ne saurait y souffrir aucun nouvel accroissement sans l'exposer à sa ruine », écrivait, en 1724, un ministre de Louis XV. Trente-quatre édits royaux en quelques centaines d'années, restreignant ou interdisant la construction aux frontières de Paris, seront restés pratiquement sans effet.

de construire et le genre de vie de chaque époque détermineront ce plafond. Il serait vain, pour le moment, d'enfermer chaque ville dans le carcan d'un chiffre définitif de population.

— Les ordres de grandeur d'ensemble commandent, il faut le rappeler ici. La région de Paris doit se préparer à accueillir 4 à 5 millions d'habitants nouveaux d'ici trente à quarante ans, dont 3 millions d'ici à 1985. Pour donner une expression imagée de ces chiffres globaux, on peut dire que, si les 80.000 à 100.000 logements construits chaque année dans la région parisienne étaient localisés sur un seul site (1) au lieu d'être dispersés dans toute l'agglomération, ils formeraient chaque année une ville de plus de 300.000 habitants, aussi grande que Toulouse et son agglomération.

— Enfin, et surtout, un tel changement d'échelle n'a pas été décidé par une volonté systématique de « faire grand ». Il s'est imposé comme le seul moyen d'un changement de nature de ce qui est aujourd'hui la banlieue : il s'agit de substituer à un tissu urbain trop uniforme, à caractère dominant de dortoir et sous-équipé, des centres urbains aptes à assumer ce que les citadins d'aujourd'hui attendent de la ville.

Dans ces conditions, peut-on dire qu'il s'agit de véritables villes ?

Non, si ce terme évoque l'image traditionnelle d'un ensemble de constructions isolées au milieu de la campagne.

Non, de même, si la ville est définie d'emblée par un territoire communal, dont on connaît l'exiguïté en France, et notamment en région parisienne, exiguïté illustrée par le fait que l'agglomération parisienne d'aujourd'hui est composée de 214 communes dont les limites ne sont précises que sur une carte mais, sur le terrain, sont indécises ou insensibles.

Oui, par contre, si l'on considère comme ville la réunion d'une population et d'un centre urbain, la succession des quartiers où les habitants résident et des quartiers où ils travaillent, achètent, se distraient le plus volontiers ; dans ce sens — qui donne à la notion vivante de ville, sa portée à la fois la plus actuelle et la plus permanente mais non la plus administrative — ces villes nouvelles de la région de Paris seront de vraies villes même si, faute de révision des limites communales actuelles, l'espace qu'elles occuperont s'étend sur plusieurs communes (2).

(1) Ce qui constitue une hypothèse d'école.

(2) N'est-il pas frappant de constater que, dès maintenant, le secteur de la Défense, dans la banlieue ouest de Paris, sur lequel a été entrepris récemment une opération de rénovation totale, est déjà considéré par beaucoup comme une véritable entité : la plupart ignorent que le territoire de sa seule première zone (90 hectares) « appartient » à deux communes (Courbevoie et Puteaux) entre lesquelles il est divisé.

Seront-elles des cités-satellites, suivant une expression souvent employée ? Ce mot-image, emprunté à la cosmographie, est ambigu.

— *Appliqué aux fonctions* des villes nouvelles, il contient une part de vérité : se situant au sein d'une vaste agglomération, et étant reliées à cette dernière par de puissants réseaux de transport, elles n'ont pas un besoin aussi impérieux qu'une ville isolée de semblable importance d'assurer la totalité des fonctions urbaines, alors que leur situation ou leur taille ne leur permettraient qu'imparfaitement de les assurer.

Chacune n'a pas besoin de posséder un aéroport autre qu'un terrain spécialisé dans les liaisons d'affaires, ni une université complète, ni des hôpitaux spécialisés dans le traitement d'affections peu courantes. Regroupés en petit nombre à des nœuds de communication, bien reliés à l'ensemble de l'agglomération, de tels équipements pourront atteindre une qualité supérieure, sans devenir pour cela inaccessibles. De même, ces villes n'auront pas à procurer des emplois à tous leurs habitants et rien qu'à eux ; certains iront travailler autre part dans l'agglomération, cependant que viendront y travailler d'autres personnes habitant ailleurs.

Ensuite, on l'a dit plus haut, il sera possible d'y implanter des équipements exceptionnels — grands musées d'art ou de techniques, par exemple — que quelques centaines de milliers d'habitants ne justifieraient pas, et qui ne pourront y être placés que du fait de l'insertion de ces villes dans une agglomération vingt fois plus peuplée.

Enfin le cœur de Paris restera le centre de toute l'agglomération, de toute la région urbaine et certaines des fonctions que ce cœur exerce resteront uniques : même si les théâtres se multiplient dans toute l'agglomération, il n'y aura toujours qu'une seule Comédie-Française ; les préfetures vont passer de trois à huit en région de Paris, mais quand il faudra avoir recours aux administrations centrales, c'est toujours dans le cœur de Paris qu'on les trouvera.

C'est pour tous ces motifs que les villes nouvelles de la région urbaine de Paris ne seront pas complètement autonomes.

— Le terme de satellite évoque également parfois l'*implantation* systématique de villes disposées comme des points en couronne autour d'une ville centre. Il convient ici de prendre garde : la localisation des villes nouvelles ne peut être tranchée dans l'abstrait, car elle dépend directement de l'orientation des axes d'urbanisation et de transport de la région ; c'est le problème qu'il faut maintenant aborder dans son principe.

## B. — Des axes préférentiels d'urbanisation et de transport

Si les axes fluviaux, puis routiers, puis ferroviaires, puis autoroutiers, qui se sont créés depuis le fond de l'histoire de Paris jusqu'à aujourd'hui, ont littéralement « formé » l'agglomération, lui donnant la forme qui apparaît sur la carte, c'est qu'axes de transports et axes d'urbanisation se confondent, ou plutôt que les premiers sont les artères nourricières des seconds.

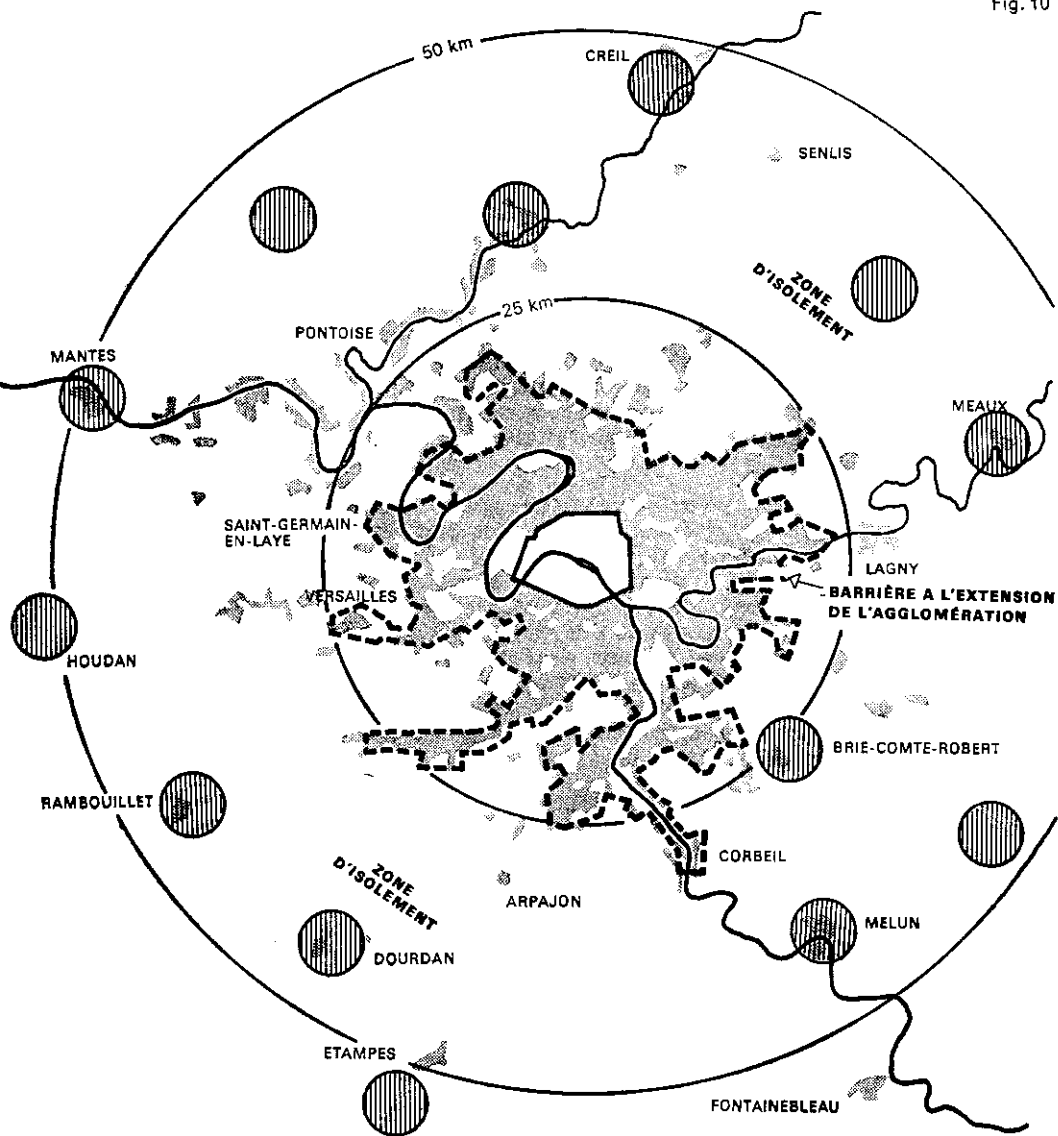
Il en est ainsi pour chaque ville prise séparément, ou pour chaque « morceau » d'agglomération ; dans une commune de banlieue, les quartiers mal desservis sont toujours moins actifs, moins vivants, moins densément peuplés que les autres. Il en est de même, à plus forte raison, à l'échelle de l'agglomération parisienne tout entière : sans axes de transport nouveaux, il n'y aurait pas de centres urbains nouveaux, car les liaisons avec le reste de l'agglomération seraient insuffisantes ; et, dans les zones qui se construiront dans les prochaines années, sans axes de transport nouveaux, il n'y aurait pas de villes nouvelles — de vraies villes, par opposition à la succession uniforme de banlieues-dortoirs indifférenciées.

Orientation des axes de transport et implantation des villes nouvelles, qui constituent les points forts de l'urbanisation à venir, présentent donc les deux faces d'un seul et même problème. Mais, puisque l'urbanisation consciente succède à l'urbanisation spontanée, c'est par le choix des zones d'extension et des lieux d'implantation des villes nouvelles qu'il faut commencer, pour examiner ensuite les conséquences de ce choix sur les axes des transports.

### a) L'implantation des villes nouvelles : les axes d'urbanisation

Les contraintes nées de la géographie ou léguées par l'histoire interdisent l'application pure et simple d'un principe théorique d'urbanisation. Cependant, les constatations tirées de l'analyse du passé récent, comme de l'expérience acquise dans d'autres agglomérations comparables, procurent des indications sérieuses sur les résultats prévisibles de telle ou telle orientation *a priori* concevable. Il convient donc de les examiner successivement.

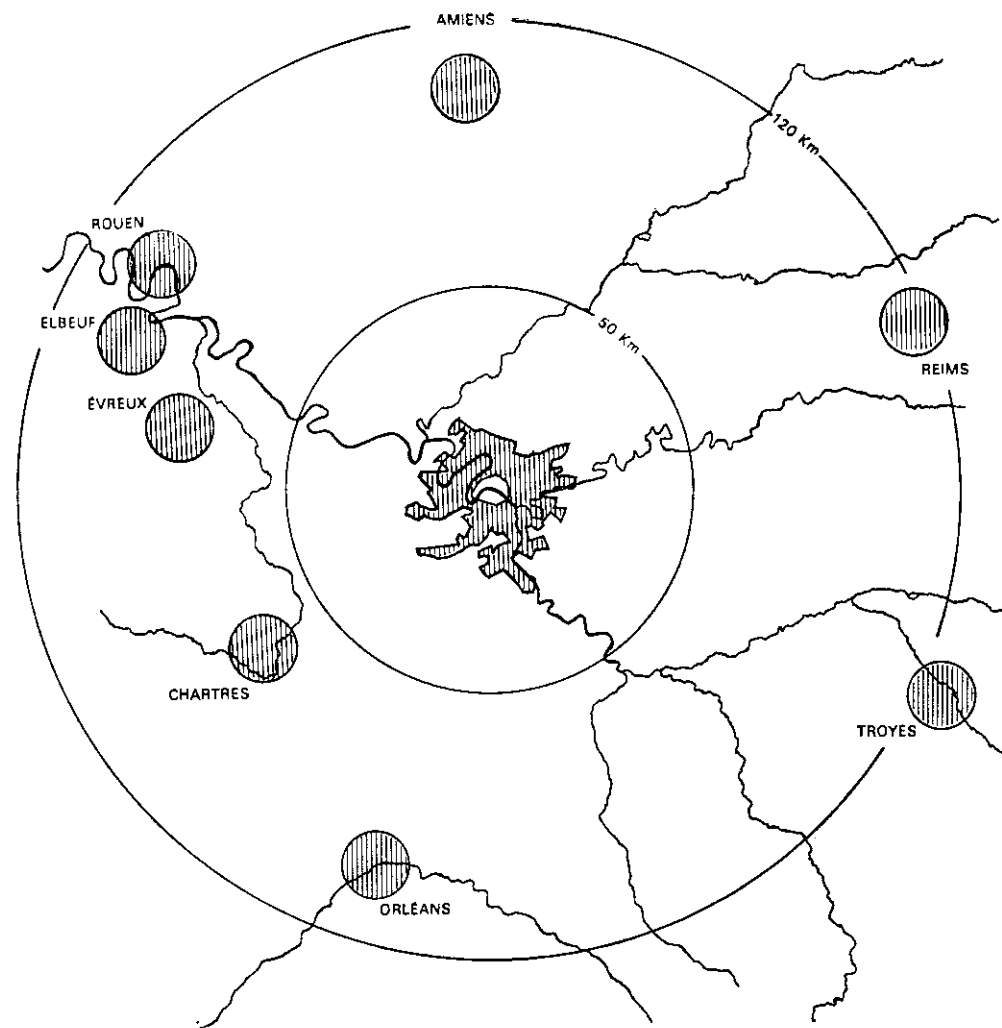
Fig. 10



HYPOTHÈSE (NON RETENUE) DE VILLES NOUVELLES  
CONÇUES COMME UNE "COURONNE" DE POINTS ISOLÉS

0 5 10 15 km

Fig. 11



VILLES DE PLUS DE 40.000 HABITANTS SITUÉES  
DANS UN RAYON DE 50 KM A 120 KM DE PARIS

0 50 100 km

## PREMIÈRE ORIENTATION

*L'implantation systématique des villes nouvelles dans les espaces libres au plus près de l'agglomération existante* : une telle orientation serait aisée à faire entrer dans les faits, car elle s'appuie sur la tendance très forte de toute agglomération à se développer sans solution de continuité. Si la nature ne fait pas de saut, les villes, sauf intervention volontaire, n'en font pas non plus.

Cette solution de facilité aurait toutefois pour effet de donner à la tache d'huile, produit de la croissance passée, une nouvelle étendue ; la ceinture de construction qui sépare le cœur de Paris de la campagne serait encore élargie. Aux dimensions qu'a déjà atteint l'agglomération, les inconvénients de ce processus sont tels qu'ils sont maintenant reconnus.

L'extension en tache d'huile peut être délibérément rejetée comme un parti inacceptable (1).

## DEUXIÈME ORIENTATION

*La disposition des villes nouvelles en couronne de points isolés, à quelques dizaines de kilomètres de l'agglomération actuelle, est la méthode qui se présente à l'esprit la première pour mettre fin à cette croissance indéfinie de l'agglomération autour d'elle-même.*

Cette solution peut paraître à la fois novatrice et raisonnable ; novatrice, parce qu'elle admet l'idée de plusieurs villes nouvelles puissantes, idée qui compte des partisans avertis et nombreux ; raisonnable, parce qu'elle paraît rejeter l'allongement ou l'agrandissement de l'agglomération actuelle, pour concentrer en plusieurs points les zones d'extension, assez loin du périmètre actuellement habité.

A l'examen, la solution « couronne de villes nouvelles » se révèle néanmoins comporter des inconvénients qui ne permettent pas de la retenir pour la région parisienne.

— Il existe déjà, à une heure ou une heure et demie des portes de Paris, une couronne de villes — Orléans, Chartres, Evreux, Rouen, Amiens, Reims, etc. — qui montrent depuis quelques années un grand dynamisme,

(1) Cf. ce qui a déjà été dit sur ce point ci-dessus, p. 43.

fondé sur leur aptitude naturelle à recueillir les activités desserrées de l'agglomération parisienne ainsi que les provinciaux cherchant un emploi. Il ne paraît pas souhaitable, pour un bon aménagement du bassin parisien, comme pour le ralentissement de la croissance de Paris, de leur susciter des concurrentes créées de toutes pièces, d'une taille très supérieure à la leur, et à mi-chemin de Paris ; ceci est d'autant moins souhaitable que la seule prévision sûre que l'on puisse faire sur le progrès technique concerne les transports, en commun ou individuels, qui verront leur vitesse s'accroître et leur coût relatif diminuer. Cette heure qui aujourd'hui sépare de Paris ces villes périphériques peut être dans quelques années réduite à cinquante minutes, voire plus tard à une demi-heure (1). Ainsi, la couronne des villes du bassin parisien va sans cesse se rapprocher de Paris, et rien ne doit être fait qui entraverait leur croissance et qui, par là même, réduirait le soulagement que leur extension rapide doit apporter à la région de Paris.

Cet inconvénient est majeur, mais il n'est pas le seul.

— Les expériences étrangères, comme l'expérience française de décentralisation et d'aménagement du territoire, apprennent que les emplois sont plus difficiles à déplacer que les hommes et qu'il est plus facile de décentraliser l'expansion que de faire déménager des usines déjà installées. Dans ces conditions, les emplois à créer ou à déplacer hors du périmètre actuel de l'agglomération parisienne se localiseront aussi facilement — ou pas plus difficilement — à 100 ou 150 kilomètres qu'à 50 kilomètres ; cela étant, pour les motifs que l'on vient d'indiquer, il est préférable que ces activités s'installent dans les villes du bassin parisien existant à plus de 80 ou 100 kilomètres. Quant aux emplois véritablement liés à l'agglomération, il y aurait un risque sérieux que des villes nouvelles éloignées d'une cinquantaine de kilomètres ne puissent les accueillir ; ces villes ressembleraient davantage, alors, à des cités-dortoirs qu'à des ensembles équilibrés en habitats et en emplois. La « viscosité de l'emploi » est une des données essentielles qui conduisent à localiser les zones d'extension et les villes nouvelles près de l'agglomération actuelle.

— D'autre part, les espaces libres se situant entre ces villes et l'agglomération parisienne — espaces libres dont l'existence constitue l'attrait principal de la solution — se trouveraient au long des axes de transport les plus importants ; ici encore, c'est l'expérience qui apprend que, malgré toutes les réglementations, ces espaces libres sous menace constante d'urbanisation n'y résisteraient sans doute pas ; l'infrastructure des transports entre chacune de ces villes et le centre de Paris apparaissant dans une certaine mesure comme gaspillée puisqu'elle ne serait utilisée que par un

(1) Grâce à l'aérotrain ou à quelque autre innovation technique.

trafic de transit, il n'est pas douteux que l'on verrait, partant de l'agglomération actuelle et en même temps de la ville nouvelle, pousser des pédoncules, qui, à terme se rejoindraient.

— Enfin, dernière considération s'opposant à la création de villes en couronne à quelques dizaines de kilomètres, les villes nouvelles ainsi disposées ne s'inscriraient dans aucune ligne de force géographique ou économique à l'échelle du bassin parisien, et, plus largement, du territoire national.

Cette disposition en couronne présente, en définitive, des inconvénients qui ne sont pas différents de ceux qui résulteraient d'une extension de la tache d'huile ; la raison en est que, fondée sur les artères radiales existantes ou sur des artères à créer suivant des tracés analogues, elle ne constitue au fonds qu'un radioconcentrisme desserré (1).

#### *L'orientation retenue : plusieurs axes préférentiels.*

Dès lors que la taille atteinte par l'agglomération parisienne conduit à rejeter la poursuite de l'expansion spatiale en tache d'huile, dès lors que l'expérience étrangère, les difficultés du desserrement des activités parisiennes, et la volonté de soutenir la vitalité et la croissance des villes du bassin parisien persuadent de refuser l'implantation d'une couronne de villes intermédiaires, le choix ne peut s'orienter que sur une extension le long d'un ou plusieurs axes partant des limites de l'agglomération actuelle.

C'est la seule manière, en effet, de ne pas éloigner davantage les huit millions de personnes qui habitent dans cette dernière des zones de campagne, de verdure et de loisirs.

C'est la solution « urbanistique » la plus efficace au moindre coût des investissements en transport, qu'il s'agisse de nouvelles lignes ferrées ou de voies autoroutières.

(1) Les new-towns réalisées autour de Londres peu après 1950 ont clairement fait apparaître cet inconvénient. Le Gouvernement britannique, en même temps qu'il décidait une extension de la ceinture verte sur les terres rurales de l'extérieur, a admis que les autorités locales d'urbanisme doivent « prendre en considération les possibilités offertes pour la construction par certains terrains situés à l'intérieur de cette ceinture ». (South East England — Londres H. M. S. O. — Mars 1964 — p. 6 — § 20). La politique exprimée dans ce document s'analyse en un déplacement de la ceinture verte vers l'extérieur, qui aboutit à une extension de sa superficie totale, mais aussi à un accroissement de la distance entre le centre de Londres et la partie la plus proche de cette zone de verdure.

C'est sans doute la seule espérance que le desserrement inéluctable des activités économiques et leur développement nécessaire en surface aboutissent à rapprocher dans les villes nouvelles logements et emplois.

Les deux premiers avantages conduiraient à retenir l'idée d'un seul axe radial d'urbanisation. Mais la considération du troisième montre que le choix d'un seul axe ne serait pas réaliste en région parisienne et conduit finalement à la solution de plusieurs axes préférentiels.

C'est un fait connu, en effet, que les habitants, les artisans, les industriels d'un secteur de Paris, lorsqu'ils se déplacent pour se desserrer, choisissent le plus souvent leur nouvelle implantation dans une banlieue de la même direction géographique (1) : les quartiers Est de Paris s'orientent vers la banlieue Est et il est illusoire de prétendre organiser leur desserrement vers Mantes ou Pontoise ; les gens de Grenelle ou de Vaugirard vont vers l'Ouest ou le Sud-Ouest et non vers Meaux.

Or, comme on l'a noté plus haut (2), Paris avec les communes immédiatement limitrophes est une des villes les plus denses du monde, une de celles où l'exiguïté des logements, des ateliers, des usines, des bureaux est la plus manifeste ; c'est donc une des villes que la croissance des revenus, rendant solvables les désirs d'agrandissement, fera « exploser » spatialement, si l'on peut employer ce mot pour un phénomène qui s'accomplira en plusieurs années. Même s'il y faut vingt ans, que sont vingt ans dans la vie d'une ville ? C'est donc bien une explosion qui aura lieu. C'est pourquoi il serait vain de vouloir bloquer l'actuelle zone agglomérée dans toutes les directions sauf une. Le dynamisme de l'agglomération parisienne ne peut être brisé : il doit seulement être canalisé.

Les axes selon lesquels il faut canaliser l'expansion ne doivent pas être trop nombreux, sous peine de perdre les avantages de coût et de proximité de la nature qu'offrent un tel principe, et de retrouver le processus décrit plus haut de la formation de doigts de gant suivie du comblement progressif des espaces intercalaires. Un nombre d'axes limité à trois ou quatre doit permettre d'éviter ce risque : c'est en pratique — comme on le décrira plus loin (3) — sur un axe principal, double à la vérité, et sur deux axes secondaires, que sera « prise en compte » l'expansion de l'agglomération et, pour le faire plus efficacement, ces axes seront, en certaines parties, tangents à cette agglomération.

(1) Sur ce point, cf. le fascicule : « Mouvement des établissements industriels dans la région parisienne », in *Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne* (n° 1, 1964).

(2) Cf. : I - Situation actuelle de l'urbanisme, b) La banlieue sous-équipée, p. 46.

(3) Cf. ci-après : III - Description du parti d'aménagement, p. 96.

Ainsi, c'est cet ensemble de raisons qui conduisent à choisir, pour l'extension de Paris et de ses banlieues, quelques axes d'urbanisation :

- peu nombreux, mais puissants ;
- préférentiels, en ce sens que, sans interdire toute construction hors des zones situées le long de ces axes, l'essentiel de l'urbanisation doit s'y localiser sous forme de villes nouvelles ;
- et, sur une fraction de leur longueur, tangentiels à l'agglomération d'aujourd'hui, soit qu'ils la côtoient, soit qu'ils traversent certains secteurs périphériques du tissu urbain actuel et contribuent ainsi à le réordonner.

Ces axes s'expriment sur la carte, avant de se matérialiser sur le terrain, par le dessin des zones qui seront urbanisées au cours des décennies à venir. Mais ce qui donnera vie à ces axes d'urbanisation, ce qui doit par conséquent s'inscrire sur le sol en premier, ce sont, comme toujours, les axes de transport.

#### b) Le réseau de communications : les axes de transport

Puisque l'agglomération parisienne doit subir une véritable mutation, dans son fonctionnement — par la création de centres urbains nouveaux — comme dans l'orientation de son développement — selon des axes préférentiels — le système de transport va lui aussi — et lui d'abord, faut-il l'espérer — subir une mutation égale.

Dans l'état actuel, ce système de transport est le fruit de décisions disjointes et de carences multiples. Loin d'être satisfaisant au regard des besoins de l'agglomération présente, il est encore plus loin d'être adapté au triple rôle qui doit désormais être le sien :

- canaliser l'extension de l'agglomération selon des axes préférentiels de façon à aménager de vastes espaces de campagne ou de zones faiblement urbanisées auprès de l'actuelle zone construite ;
- assurer la naissance et la vitalité des centres urbains nouveaux en les reliant les uns aux autres, et au centre de Paris ;
- établir enfin des liaisons efficaces entre les divers centres urbains de la région et les villes du bassin parisien, et, au-delà, avec les autres régions de France.

Il n'est pas superflu de situer, dans cette optique, les possibilités du réseau existant.

#### 1. LE RÉSEAU ACTUEL DES TRANSPORTS EN RÉGION DE PARIS

Ce qui frappe d'abord, c'est le contraste entre la multiplicité des liaisons dans Paris intra-muros, et la pauvreté des relations de banlieue.

— *Au centre de Paris* existe un réseau ancien, mais assez complet, de voies dont l'objet est de relier entre eux les points principaux de la ville : gares, centres d'emploi, monuments. Constitué à la fois par les grandes artères, dont les plus récentes ont été réalisées par Haussmann, et par les lignes de métro, ce double réseau est ainsi fondé sur un même principe ; les nœuds du métro correspondent d'ailleurs aux carrefours principaux de la circulation en surface.

— *Dans le reste de l'agglomération*, c'est-à-dire à l'extérieur de l'enceinte des « Fermiers généraux », dans les arrondissements numérotés de 12 à 20 et en banlieue, il n'apparaît plus de véritable réseau, constitué de mailles dont les nœuds se situeraient à des points privilégiés : les grands axes — routes nationales, autoroutes, voies ferrées — sont des axes radiaux divergeant en étoile, et destinés à relier Paris aux principales villes de France (1) ; c'est au passage, et comme de surcroît, que ces axes desservent la banlieue, dans des conditions d'ailleurs inégales : l'autoroute du Sud, par exemple, n'est pas utilisable pour les relations des habitants de la banlieue la plus dense de Paris.

Quelques rocade s'ajoutent à ces radiales : à l'exception des « boulevards des Maréchaux » — que doublera le boulevard périphérique, à la limite entre Paris et les communes de banlieue — elles sont plutôt des appellations administratives que des voies conçues pour une forte densité de trafic ; petite et grande ceintures ferroviaires ne comportent de services de voyageurs que sur une faible partie de leur tracé, et à intervalles espacés : quant à la route nationale 186, elle est la mise bout à bout de sections hétérogènes, qui vont de la voie expresse à l'étroite chaussée de six mètres.

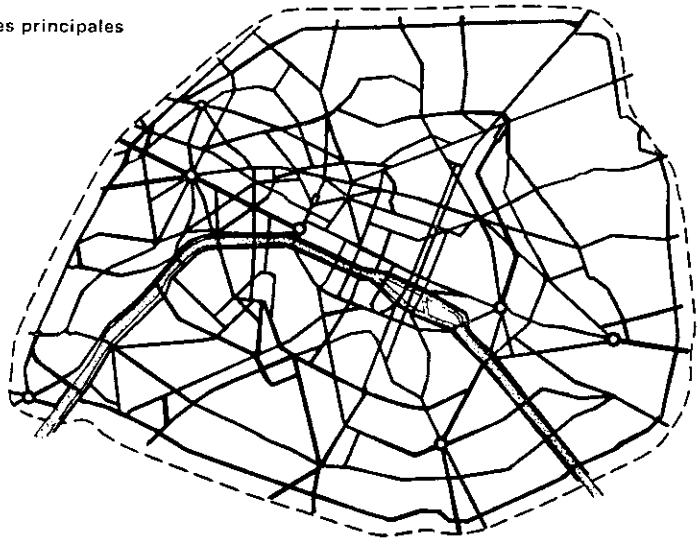
Le caractère essentiellement radial de ces voies a déterminé la forme en tache d'huile de l'agglomération et aussi son mode de fonctionnement : chaque partie de la banlieue, n'étant en relation commode qu'avec le centre de Paris, se trouve dans la dépendance exclusive de ce centre.

— Enfin, *au niveau de la région et du bassin parisien* aucune infrastructure d'intérêt régional n'a été réalisée, et cette lacune conduit à un résultat paradoxal : alors qu'une grande agglomération telle que celle

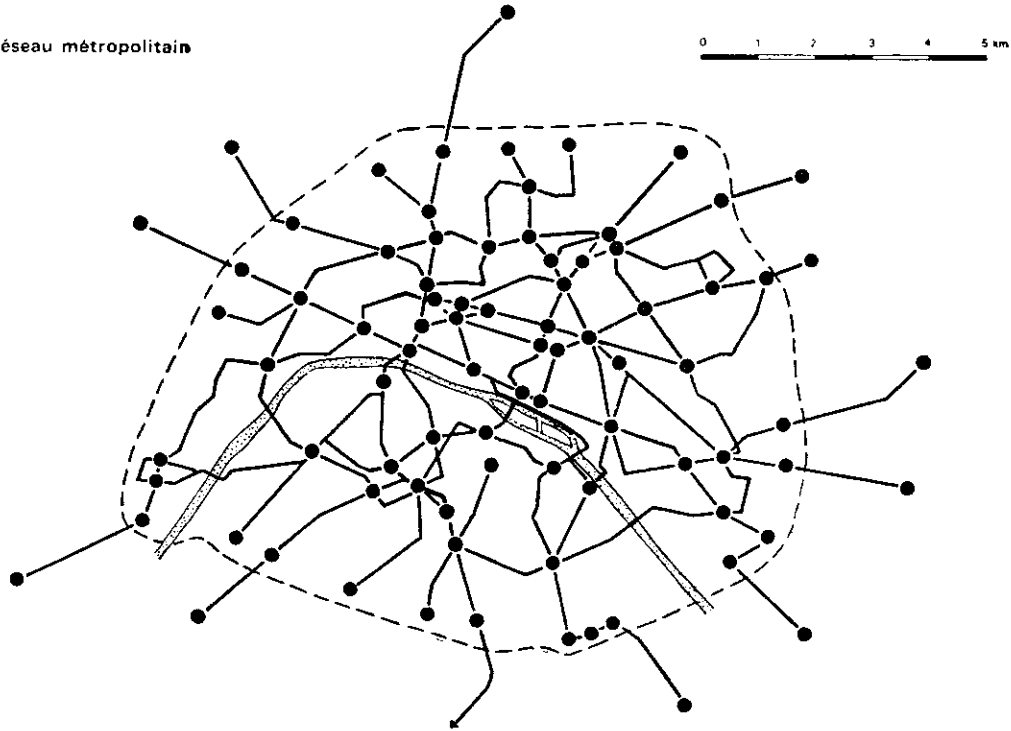
(1) Il n'y a que très peu de lignes de chemin de fer qui aient été créées dès l'origine pour desservir exclusivement la banlieue (on peut citer les lignes de Saint-Germain, Versailles et Sceaux).

PARIS INTRA-MUROS

Réseau de voies principales



Réseau métropolitain



RÉSEAU DES VOIES PRINCIPALES ET RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DANS LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

La ville de Paris bénéficie de réseaux qui permettent les relations les plus diverses

Fig. 12

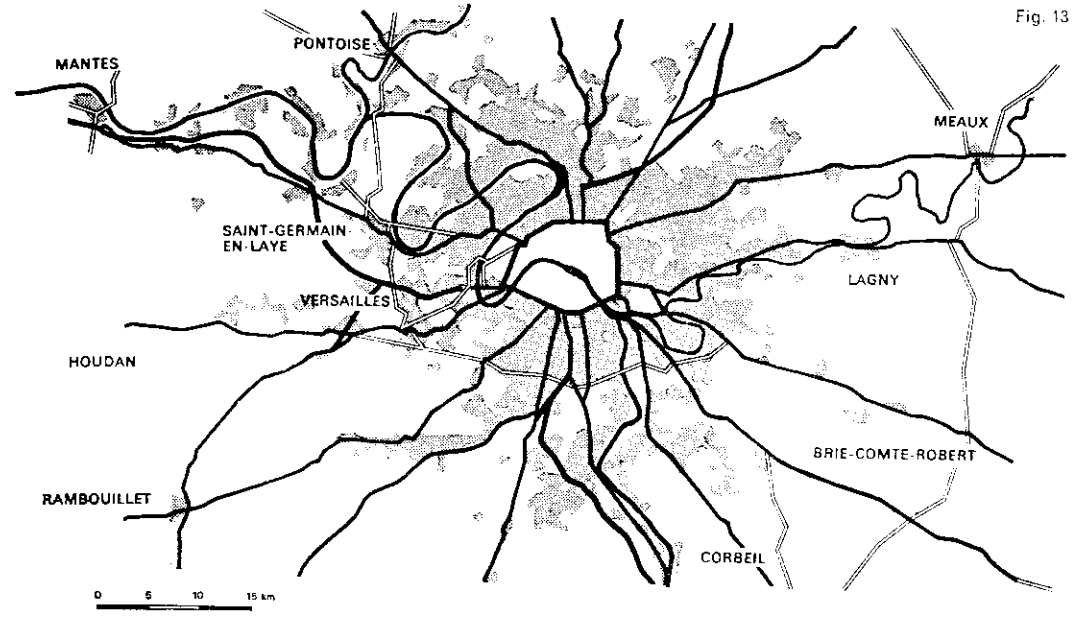
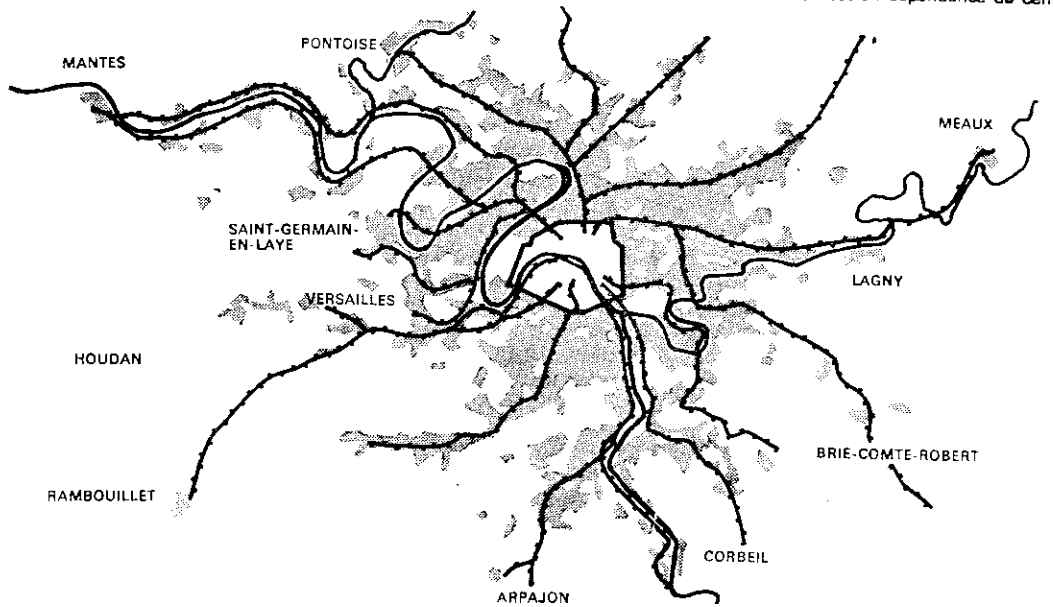


Fig. 13

Les axes routiers actuels sont des axes radiaux la banlieue est en dépendance du centre



PRINCIPAUX AXES ROUTIERS ET FERRÉS DANS L'AGGLOMÉRATION

Voies ferrées : les lignes principales de banlieue sont aussi des axes radiaux

de Paris ne se prête guère à être traversée pour des liaisons à grande distance, le système radial faisant converger les meilleures voies vers le centre rend presque obligatoire une telle traversée pour des relations telles qu'Amiens—Orléans, Rouen—Troyes, Chartres—Reims. Il fait de l'agglomération, qui occupe le centre du bassin, à la fois un obstacle et un point de passage presque obligé.

## 2. LES AXES NOUVEAUX DE TRANSPORT

Telle est la situation actuelle. La détermination des axes d'urbanisation inscrits au schéma directeur doit conduire à réaliser progressivement un réseau de transport répondant à la fois aux besoins d'aujourd'hui et à ceux de demain.

— *Besoins d'aujourd'hui* : il est de fait que l'agglomération est actuellement radioconcentrique et les 5 millions d'habitants de la banlieue souffrent de l'insuffisance des transports. Il est donc nécessaire de constituer un réseau adapté à cette agglomération telle qu'elle est.

Il s'agit bien d'un réseau, et non pas d'un faisceau de radiales : c'est dire qu'en matière autoroutière, en particulier, il convient d'aboutir à un réseau maillé qui rende les liaisons entre secteurs de banlieue aussi aisées que les liaisons de chaque secteur de banlieue avec le centre de Paris. Du fait de ces axes nouveaux dans lesquels il s'insérera, ce réseau radioconcentrique prend son véritable sens : il n'est plus d'orientation pour l'avenir, mais de desserte de l'existant. Il permet que l'agglomération actuelle puisse enfin disposer de liaisons comparables à celles dont Haussmann a doté Paris intra-muros il y a un siècle, sans que, pour cela, l'agglomération de demain soit condamnée à n'être que l'extrapolation de celle d'aujourd'hui. Car le radioconcentrisme de ce réseau se situe désormais à l'intérieur d'un cadre différent, et c'est suivant les axes nouveaux de valeur régionale que les extensions seront désormais orientées.

— *Besoins de demain* : il s'agit des axes nouveaux, conçus pour l'époque où l'agglomération atteindra 14 millions d'habitants. Ces axes ferroviaires et autoroutiers se situent à une échelle très supérieure à l'agglomération actuelle ; ils couvrent la région et intéressent le bassin parisien lui-même, dans les seules directions retenues pour l'extension de la zone agglomérée (1).

(1) Cf. chapitre II : Les transports.

## C. — L'unité de la région urbaine

Si les deux principes de base du schéma directeur qui viennent d'être exposés — centres urbains nouveaux et axes préférentiels d'urbanisation et de transport — s'inscrivent clairement sur la carte, ils ne suffisent pas à rendre compte dans sa totalité de ce phénomène complexe qu'est et doit être la région de Paris. Un autre principe, aujourd'hui plus nettement ressenti qu'exprimé, mais dont l'importance pour l'avenir est fondamentale, doit être affirmé à l'égal des deux précédents : l'unité de la région urbaine.

Pour être d'une formulation abstraite, ce principe d'unité n'en recouvre pas moins des réalités quotidiennes fort concrètes, que ce soit au niveau de l'agglomération proprement dite, dont toutes les parties, anciennes et nouvelles, doivent constituer un tout, ou au niveau de la région urbaine elle-même, c'est-à-dire de la zone agglomérée dans son ensemble, avec son arrière-pays de campagnes, de forêts et de petites villes d'Ile-de-France.

Il serait possible, et d'aucuns n'y ont pas manqué, de concevoir une grande agglomération telle que celle de Paris comme la juxtaposition d'unités de quelques dizaines de milliers d'habitants ; chacune de ces unités serait suffisamment autonome pour que ses habitants n'aient qu'exceptionnellement besoin d'en sortir, et elles seraient sans doute suffisamment semblables pour qu'ils n'en aient guère le désir. Les partis architecturaux de tels desseins peuvent varier du tout au tout, de la cité-jardin purement pavillonnaire à l'immeuble-tour suspendu dans les airs ; mais, dans un tel agglomérat de mille petites villes, le « parti fonctionnel », ou, plus profondément, le « parti humain », reste le même : il s'agit, pour prix de l'avantage que représenterait la quasi-suppression des distances, de limiter le citadin à la très faible variété d'emplois, d'achats, d'occasions de culture et de distraction que peuvent offrir de si petites communautés.

L'histoire est là pour témoigner qu'à aucune époque il n'y eut de grand pays de petites villes, ni de civilisation avancée d'un peuple de villages. A l'inverse, combien de pays de peu d'étendue et faiblement peuplés ont été grands par la puissance d'une ou de quelques cités !

Certes, l'on peut se demander si les énormes agglomérations contemporaines, multimillionnaires, n'ont pas dépassé le seuil au-delà duquel l'efficacité économique diminue et la vie des hommes devient inhumaine.



Tout dépend, à vrai dire, de leur unité, et celle-ci est commandée par leur réseau de transports. Du pas de l'homme à celui du cheval, du coche à cinq sols à l'omnibus hippomobile et au tramway, de la bicyclette au train de banlieue, au métro et à l'autobus, la dimension de la ville compatible avec le maintien de son unité n'a cessé de grandir, et c'est l'automobile individuelle, combinée avec le transport rapide en commun, qui permet maintenant l'extension de la ville à la taille de la région urbaine.

Certes, dans l'agglomération parisienne d'aujourd'hui, bien des déplacements résultent de contraintes : sous-équipement de la banlieue, pénurie de logements, excessive concentration des emplois obligent à des déplacements parfois aberrants, que l'insuffisance des moyens de transports rend trop longs et fatigants. Mais ces contraintes progressivement desserrées — et c'est là l'un des objectifs majeurs de ce schéma directeur, comme des programmes d'équipement qui le mettront en œuvre — il serait erroné de croire et néfaste d'espérer que le nombre total des déplacements sera réduit (1).

C'est qu'en effet la faculté de se déplacer aisément donne aux hommes la clef — et la seule clef — de ce qu'ils sont venus chercher à la ville : le pain et la liberté (2).

C'est le réseau des transports urbains qui crée l'unité du marché de la main-d'œuvre, donnant à chacun d'autant plus de chances que la ville est plus peuplée, le nombre d'emplois plus grand et plus varié, de trouver un emploi, d'en changer, de progresser dans la vie professionnelle, d'obtenir pour la femme le second salaire du ménage, et, cela, sans être nécessairement obligé de quitter son logement.

Cette même unité du marché du travail donne aux employeurs plus de liberté pour recruter cadres et salariés, comme pour licencier. De là cette capacité de progresser plus vite, et avec relativement moins de souffrances, qui est la caractéristique de la vie et de la vitalité économiques des grandes agglomérations.

Sous peine de diminuer cette liberté dans le travail — quête essentielle de l'homme depuis les premiers âges — et de restreindre l'efficacité économique de la région parisienne, atout national, la création de villes nouvelles ou de centres urbains rénovés ne doit pas aboutir à une fragmen-

(1) Cf. chapitre II : Les transports.

(2) Aux temps « héroïques » de la cité : un dieu, une muraille et la première division du travail (cf. Lewis Mumford : *La Cité à travers l'Histoire*, 1961, traduction française 1964). Et Paul-Henry Chombart de Lauwe (*Les citadins et la ville*, p. 15) : « Les hommes sont venus à la ville chercher la liberté ». Voir également sur ce thème, justificatif sur le plan national du parti qui a été pris de développer les métropoles d'équilibre, l'exposé général qui ouvre le numéro de la revue *Prospective* sur l'urbanisation (n° 11-1964).

tation, à un cloisonnement du marché unique en plusieurs marchés de l'emploi. L'implantation d'activités de bureau, de commerce et d'industrie dans ces centres intermédiaires doit accroître les possibilités de choix, permettre, si cela est désiré — non pas désirable pour le planificateur — de rapprocher le travail de l'habitat. Quand on sait qu'à Saint-Denis, où se trouvent autant d'emplois que d'habitants en âge de travailler, la moitié de ces derniers préfère gagner sa vie dans une autre commune, on se rend compte à quel point, malgré les contraintes actuelles de transport, s'exerce le libre choix du travail. Sous cet angle, une meilleure articulation de l'agglomération en centres urbains, de même que tout progrès dans les transports et la circulation, représente en vérité un nouvel affranchissement.

Ces deux mêmes facteurs doivent permettre également de résoudre à la longue le problème irritant et mal posé du choix entre habitat collectif et maison individuelle en région parisienne. Dans la vie concrète, même une fois retrouvée la fluidité du marché du logement, jamais la préférence n'a à s'exercer entre deux termes aussi simples. La grande majorité des habitants de la région de Paris désirerait une maison individuelle avec jardin, mais, si possible, près du cœur de la ville. Ce « si possible » n'est pas possible, et le choix en ces termes sera toujours réservé à un nombre infime de gens riches. Dans la pratique, le libre choix du logement dépend de multiples considérations : proximité du travail, de l'école, du lycée, âge des enfants, des parents, fatigue de ces derniers, de la mère notamment, entre lesquelles l'aspect maison individuelle ou appartement n'est pas toujours déterminant.

Pendant de longues années, en région parisienne, le choix s'est présenté en fait entre un appartement souvent exigü, sinon confortable, mais au centre ou près du centre bien équipé, et le pavillon avec jardin, mais dans une banlieue fort mal équipée. Et ce qui fait le vice essentiel (1) de ce qu'on appelle les grands ensembles, c'est qu'édifiés aux extrémités d'une agglomération monocentrique et mal desservie les logements qui les constituent cumulent à la fois l'inconvénient principal de la maison individuelle (éloignement du centre) avec les inconvénients de l'habitat collectif (espace réduit et promiscuité).

La création de villes nouvelles doit redonner un sens — possible, celui-là — au choix : les centres assez denses doivent être habités pour l'essentiel en appartements, et les quartiers composés de maisons individuelles pourront s'ordonner autour d'un centre qui ne sera pas trop lointain.

(1) En supposant éliminés les désagréments « accidentels », qui ne sont pas affaire d'urbanisme, comme l'insonorisation insuffisante ; de tels désagréments existent d'ailleurs dans beaucoup d'appartements anciens de Paris intra-muros, où ils sont moins « ressentis », parce que ces appartements n'offrent pas l'inconvénient fondamental de l'éloignement du centre urbain.

C'est encore le réseau de transports, assurant l'unité de la région urbaine à sa nouvelle échelle, qui ouvre à tous ceux qui y habitent la gamme la plus étendue des choix possibles pour le délasserment, le divertissement et la culture de la famille comme de chaque membre de la famille : enseignement, distractions, loisirs de plein air et tous moyens de se cultiver ; il faut que l'incroyable richesse de Paris et de sa région soit à la disposition de tous leurs habitants.

De cette région, le premier regard porté sur elle fait apparaître l'extrême diversité : du village entouré de terres à blé et à betteraves au grand ensemble, de la petite ville dont les demeures sont groupées autour de l'église et du marché au cœur de la capitale, de la commune de banlieue aux forêts et aux châteaux d'Ile-de-France, mille contrastes très forts jaillissent dans ce petit carré de France de 100 kilomètres de côté.

Cette diversité, plus que ne le serait l'uniformité d'une banlieue monotone, est un irremplaçable facteur d'unité.

Le citoyen est avide — et de plus en plus — de détente physique auprès des plans d'eau, ou dans les forêts. Les agriculteurs trouvent dans l'agglomération proche un débouché connu et familier à leurs produits. Les petites villes et les villages de la région, qui doivent s'étendre sans perdre leur charme, offrent aux premiers des résidences secondaires pour les fins de semaine (1), aux autres des centres de vente et d'achat.

Ainsi dotés des moyens de transports nécessaires, ce sont le travail et le loisir — et demain plus encore le loisir que le travail — qui sont les puissants facteurs d'unité de la région, et l'unité, une fois assurée dans cette vaste région composée d'« établissements humains » différenciés, accroît à son tour les libertés concrètes des hommes qui y habitent, non pas par la vie sans contraintes mais en restaurant le choix entre des possibilités dont les contraintes sont différentes.

Il est souhaitable que, sans y être poussés par d'autres motifs que leur désir de promotion professionnelle, d'enrichissement humain, ou de simple curiosité, beaucoup des habitants de cette région aient envie de travailler, d'étudier ou de se distraire ailleurs que là où ils habitent, de sortir d'un cadre de vie étriqué et de tirer, par là même, pleinement profit de ce que peut leur offrir l'une des plus grandes métropoles du monde.

Par leurs innombrables déplacements, qui en reformeront chaque jour, chaque semaine, et la trame et la chaîne, ils donneront du tissu urbain de Paris, englobant maintenant les campagnes et les forêts d'Ile-de-France, une image vivante et constamment renouvelée.

(1) A un sondage réalisé par l'Institut français d'opinion publique en 1962, 16 % des Parisiens (adultes) interrogés — soit un sur six — ont déclaré posséder une maison de campagne.

Sans amoindrir les solidarités d'ensembles moins vastes — tels que la commune ou le quartier — l'unité de la région est déjà et devient chaque jour davantage un fait vécu et ressenti par ses habitants. Parce que cette région est tout entière ordonnée à la vie de l'agglomération de Paris — même dans ses parties rurales —, parce que s'estompe continûment la différence des modes de vie entre ville et campagne, et que, si peu d'agriculteurs logent aujourd'hui en ville, de plus en plus de citoyens habitent les villages, un terme nouveau s'impose pour désigner cette unité nouvelle : à ceux, parfois utilisés à l'étranger, de « mégapole », de « conurbation », ou de « nébuleuse », est apparu préférable celui de « région urbaine ».

Ainsi, après la *civitas parisiiorum*, après la ville du Moyen Age, après la « grand'ville » des grands siècles, après l'agglomération de l'ère industrielle, dans son unité constamment retrouvée à la mesure de l'extension de ses transports, se forme quotidiennement sous nos yeux la « région urbaine de Paris », qui sera bientôt la « région urbaine du Val-de-Seine ».

### III. — DESCRIPTION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT

Le moment est maintenant venu d'appliquer les principes que l'étude des faits a permis de dégager — centres urbains nouveaux, axes préférentiels d'urbanisation et de transport, unité de la région urbaine — à la géographie physique, économique et humaine de la région parisienne replacée elle-même dans la géographie physique, économique et humaine du bassin parisien, de la France, de l'Europe.

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris est constitué par la carte jointe, à l'échelle de 1/100.000.

Pour commenter et expliquer cette carte, il est nécessaire :

- de prendre une vue d'ensemble du parti général d'aménagement qui est proposé ;
- puis de décrire, secteur par secteur, l'organisation et l'aménagement projetés pour chacun d'eux, y compris pour le cœur de l'agglomération, Paris intra-muros.

#### A. — Vue d'ensemble du schéma directeur : le choix des axes

Le choix des axes qui vont orienter l'extension de l'agglomération s'inspire à la fois :

- au niveau de la région, des caractéristiques des sites ;
- au niveau, plus large, du bassin parisien, des caractéristiques, principalement économiques et humaines, des régions voisines.

C'est cette seconde optique, plus neuve dans l'histoire de la croissance de Paris et qu'impose le souci de contribuer à l'aménagement du territoire national, qui s'est révélée, en fait, déterminante.

#### a) Les sites de la région de Paris

Le développement en tache d'huile négligeait presque nécessairement la préoccupation du site, et le progrès des techniques du bâtiment comme du transport facilite cette négation. C'est ainsi qu'ont été gâchés tant de sites admirables de Paris et de ses environs immédiats, submergés par la marée désordonnée des constructions (1).

La recherche de la beauté, impératif naguère trop oublié de ceux qui modèlent un cadre de vie, impose à « l'urbanisme conscient » de restaurer la « valeur de site », c'est-à-dire de se préoccuper à nouveau des sites, non seulement pour préserver ceux qui doivent rester vierges de constructions mais aussi, puisqu'il faut livrer des terrains à l'urbanisation, pour choisir les sites où implanter les villes et leurs zones d'accompagnement.

A cet égard, la géographie de la région parisienne a une physionomie générale dont il importe de prendre conscience. Les grands traits du relief de Paris intra-muros sont bien connus :

- la courbure de la Seine ;
- les plats pays qui bordent ses rives, en particulier le Marais (2) ;
- les deux collines proches de l'eau, à gauche, la Montagne Sainte-Geneviève, à droite, Chaillot ;
- les collines plus éloignées, au nord, Montmartre et les Buttes-Chaumont séparées par le col de la Chapelle, au sud, le Montparnasse.

Ceux de la région le sont beaucoup moins.

La vallée de la Seine a creusé un sillon de quelques kilomètres de large où se déroulent ses méandres, dans la direction générale est-nord-est—ouest-sud-ouest ; Champagne-sur-Seine est à la cote 57 ; Villeneuve-Saint-Georges à 34 mètres, Conflans-Sainte-Honorine à 28 mètres et la Roche-Guyon, au-delà de Mantes, à 14 mètres d'altitude.

Sur la rive droite, les points culminants sont la forêt de Montmorency à 185 mètres et les hauteurs de l'Hautil à 180 mètres ; sur la rive gauche, la terrasse de Meudon (160 mètres), le Mont-Valérien (162 mètres) et la forêt de Marly (180 mètres). Ailleurs, les plateaux ont une altitude moyenne de 60 à 80 mètres en amont de Paris, de 130 à 150 mètres en aval.

(1) Les exemples sont nombreux, et ne sont pas tous anciens : XVI<sup>e</sup> arrondissement, Meudon, Aubervilliers, etc.

(2) Ainsi nommé parce que ce secteur, situé entre le lit actuel de la Seine et son ancien lit, plus au nord à cet endroit, fut longtemps mal drainé.

De même, la Marne découpe, dans une orientation générale Est-Ouest, un plateau d'altitude variant de 100 à 130 mètres, et l'Oise coule du nord-est au sud-ouest entre les hauteurs, en large partie boisées, de sa rive gauche (forêts de Carnelle et de l'Isle-Adam) et le plateau qui s'élève au-dessus de sa rive droite.

C'est selon une grande trame naturelle, parallèle au cours général de la Seine, que sont orientés nombre de tracés légués par l'histoire (1), et c'est elle que les développements à venir doivent retrouver, à une échelle plus large.

La variété de ces sites, leur charme et parfois leur grandeur doivent être mis en valeur par l'œuvre de l'urbaniste et non pas annihilés. La possibilité de les utiliser pour l'urbanisation est cependant limitée par quelques contraintes. L'expérience du passé et d'un urbanisme non conscient montre que ces contraintes n'ont pas toujours été tenues pour absolues : ainsi des ensembles de logements ont-ils été construits dans les zones de bruit de l'aéroport d'Orly, ou bien à la place d'espaces plantés ou boisés indispensables, comme les bordures du Champ de Mars et la forêt de Bondy.

Pour que de telles erreurs ne se reproduisent pas, il est utile de marquer des directions interdites, et il conviendra d'être plus strict que naguère sur le respect de ces interdictions. Parmi ces dernières, seules seront ici mentionnées celles qui sont à l'échelle de la région et qui ont trait à ces besoins vitaux du citoyen que sont la forêt et le silence :

- d'abord, les espaces boisés, et en tout premier lieu ceux que la zone agglomérée commence à atteindre : forêt de Sénart au Sud-Est, bois Notre-Dame et de la Grange à l'est, forêt de Montmorency au nord, forêts de Saint-Germain et de Marly à l'ouest ;
- au nord-ouest, le futur aéroport Nord comportera, d'après les informations actuellement disponibles, une zone de bruit qui s'étendra sur 25 kilomètres d'est en ouest, approximativement de Juilly à Ecouen.

Les indications données par la géographie sont donc pour partie positives et pour partie négatives. A elles seules, elles ne suffisent pas à déterminer les axes préférentiels suivant lesquels doit être orienté le développement de la région. C'est donc en portant le regard au-delà de la région de Paris que ces indications doivent être complétées.

(1) La « voie triomphale » du Louvre à la Défense par la place de la Concorde et l'Étoile ; Versailles et ses jardins ; les routes nationales 14 et 186 de Pontoise à Bobigny par Enghien et Saint-Denis, une « chaussée Jules César » dans la vallée de Montmorency ont cette orientation Est-Nord-Est—Ouest-Sud-Ouest.

Rien n'est plus normal, aujourd'hui, que cet élargissement des perspectives. L'aménagement du territoire national n'est pas seulement affaire de chiffres globaux, et par exemple d'un chiffre de population de la région de Paris, confronté avec des chiffres de population des autres régions ou des autres agglomérations françaises. Il est aussi l'inscription, sur la carte et sur le terrain, de la zone de peuplement urbain de Paris dans l'espace français.

#### b) Les liaisons avec les autres régions

Le parti d'urbanisme d'une région aussi importante que celle de Paris doit être arrêté en fonction des autres régions de France et d'Europe. Encore l'impact du monde extérieur doit-il être soigneusement mesuré : s'il est dominant dans les domaines de la démographie et de l'économie — et l'introduction générale de ce rapport en a largement fait état —, il n'en est pas de même pour ce qui est de l'implantation de la ville sur le sol.

Il faut éviter de donner une portée géopolitique à des choix qui se situent tout de même à un niveau plus restreint, et se garder d'une symbolique aussi vaine que facile. Orienter l'extension de l'agglomération parisienne, par exemple vers l'ouest, pour « marquer une volonté » d'aider les régions de l'Ouest à résoudre leurs problèmes économiques, ou vers le nord-est, pour « aller à la rencontre » du Marché Commun, de tels « gestes » n'auraient à proprement parler aucun sens. Ce n'est pas en faisant avancer l'agglomération de vingt ou trente kilomètres en direction de Chartres ou de Compiègne que l'on apportera une solution au problème de l'emploi à Hennebont ou que l'on améliorera la compétitivité des industries françaises dans l'Europe de demain. Ces objectifs requièrent des mesures spécifiques, et si des infrastructures de transport font partie de ces mesures, ce ne peut être que pour un transport à longue distance, indépendant de toute urbanisation.

Pour choisir les axes préférentiels d'urbanisation de l'agglomération parisienne, c'est l'échelle plus limitée du bassin parisien, dans un rayon de 50 à 180 kilomètres, qu'il convient de prendre en considération.

Selon quels axes, alors, orienter l'expansion de l'agglomération ? Pour répondre à cette question, il faut observer dans quelles directions vont se manifester avec force — et se manifestent déjà — des poussées spontanées, qui demeureront anarchiques si elles n'étaient prises en charge et disciplinées. Ces directions, ce sont principalement celles qui conduisent à une région proche, peuplée, elle-même en expansion, dotée d'une économie complémentaire de celle de Paris, et sans obstacle naturel la séparant de cette dernière : la Normandie.

c) Le double axe principal : la Seine-aval au large des deux rives

La Seine en aval de Paris s'impose en effet comme axe principal de développement de la région urbaine (1) : les agglomérations de Rouen et du Havre atteignent à elles deux 550.000 habitants, et il est déjà acquis que la population résidant entre Paris (2) et la mer sera bientôt de l'ordre du million d'habitants. Quoique villes parfois rivales, Rouen et le Havre constituent ensemble le deuxième port de France (3) ; l'activité de ce port est en large part orientée vers la région de Paris à laquelle le relie :

- la Seine, deuxième fleuve d'Europe et premier « canal » de France ;
- une voie ferrée, électrifiée à partir de 1968 ;
- une autoroute dont la mise en service complète est prévue pour 1970 ;
- trois oléoducs.

Ce choix d'une vallée comme axe d'urbanisation pouvait soulever une objection grave : les vallées constituent des sites naturels en nombre limité, d'une grande valeur pour la beauté de leur site et l'organisation de loisirs au bord de l'eau. Choisir une vallée, ne serait-ce pas la gâcher comme, jusqu'à une époque récente, les forêts de l'Île-de-France ont souffert de la poussée des constructions ?

La réponse se trouve, comme souvent, dans le passage à une dimension nouvelle de ce que l'on entend par axe d'urbanisation : il ne s'agit plus de construire un ruban continu de logements et d'usines sur quelques centaines de mètres de largeur de part et d'autre d'une route ou d'une voie ferrée, longeant le fleuve au plus près. Au surplus, la vallée de la Seine, ainsi entendue au sens étroit, sur les cent kilomètres de méandres qui séparent Saint-Germain-en-Laye de Vernon (4), ne pourrait accueillir qu'à peine 500.000 habitants de plus que ceux qui y vivent aujourd'hui.

Mais si la ville s'étend en largeur sur quelques kilomètres, en particulier sur les coteaux qui forment balcon de part et d'autre de la vallée, tout devient possible : la ville n'est plus un boyau resserré gâchant un site irremplaçable ; elle peut être conçue à des dimensions telles que la « vie

(1) « Inévitablement Paris devra aller droit à la mer » écrivait Henri Prost (auteur du plan d'aménagement de la région de Paris qui porte son nom) en 1924.

(2) À partir de la banlieue ouest, à hauteur de Saint-Germain-en-Laye.

(3) Avec, en 1964, un trafic de 38 millions de tonnes (le Havre : 27 millions de tonnes ; Rouen : 11 millions de tonnes), inférieur à celui de Marseille (46 millions de tonnes), mais supérieur à celui de la région de Paris (33 millions de tonnes).

(4) Vernon est à la limite administrative de la région de Paris.

en ville » ne soit plus synonyme d'étouffement. Le bord de l'eau peut être réservé aux sports nautiques, et aux quelques installations industrielles pour lesquelles la proximité du fleuve est indispensable ; au fond de la vallée, des espaces verts, des installations de loisir et un habitat très dispersé peuvent mettre en valeur des sites qui sont généralement agréables, et, dans certaines des boucles de la Seine, d'une rare qualité.

Cette solution est aussi la seule à l'échelle des besoins de desserrement et d'accueil des millions d'habitants de la région de Paris demain : il n'y a pas opposition, mais bien au contraire harmonie entre le souci de l'homme et la prise en compte des grands nombres.

d) Les axes secondaires et leur liaison avec l'axe principal : les axes tangentiels

Sans qu'un appel comparable à celui que provoque la zone d'activité et de peuplement de la basse-Seine se manifeste, des poussées d'urbanisation se révèlent dans d'autres directions. Vers l'est et le sud-est, tout commande de les organiser, dans les mêmes conditions, le long des vallées de la Marne et de la Seine, en amont de Paris, en entendant ce terme de vallées selon le sens large qui vient d'être défini.

Quant à la vallée de l'Oise, il paraît certain qu'elle constituera, elle aussi, un axe secondaire d'urbanisation (1).

Un parti d'aménagement qui se limiterait ainsi au double axe principal de la Seine-aval, et aux axes secondaires de la Marne et de la Seine-amont serait toutefois incomplet et en partie illusoire.

— Incomplet parce qu'il ne serait pas réaliste d'espérer canaliser tous les développements dans ces trois directions seulement, et qu'en particulier les poussées qui ne manqueront pas de se manifester vers le nord et le sud-ouest ne trouveraient rien pour les ordonner.

— En partie illusoire parce que, dans ces conditions, un certain radio-concentrisme, à grande échelle le long des axes retenus, et à plus petite échelle vers le nord et vers le sud-ouest serait inéluctable.

C'est pourquoi les axes définis ci-dessus ne doivent pas rester isolés. Reliés deux à deux — l'axe de la vallée de la Marne à la branche

(1) Cette vallée se trouvant pour sa plus grande part, bien que proche de l'agglomération parisienne, hors des limites administratives de la région de Paris, son aménagement est étudié par un groupe de travail particulier constitué à l'initiative du Commissariat général au Plan.

nord de l'axe principal, et la vallée de la Seine en amont de Paris à la branche sud de l'axe principal —, ils prennent une dimension et une portée bien supérieures.

De Meaux à l'ouest de Pontoise, c'est un axe de direction est-ouest, tangentiel à la partie nord de l'agglomération, de 75 kilomètres de long environ, qui se trouve constitué : il comporte, à partir de la ville de Meaux, un développement linéaire de centres intermédiaires jusqu'au centre urbain nouveau de Bry-sur-Marne-Noisy-le-Grand ; il s'infléchit ensuite vers le nord-ouest pour aboutir à la lisière sud du futur aéroport Nord, qui constituera un centre d'emplois de première importance. Puis c'est autour de cet axe et en fonction de lui que s'ordonne le secteur, déjà en partie urbanisé, de Stains-Saint-Denis-Pierrefitte. Il comporte ensuite, en vallée de Montmorency, le centre urbain nouveau de Beauchamp, et aboutit à une ville nouvelle à l'ouest-sud-ouest de Pontoise, sur les hauteurs dominant la rive droite de la Seine, au-delà de son confluent avec l'Oise.

De Melun au sud de Mantes, c'est un axe de direction sud-est-nord-ouest, tangentiel à la partie sud de l'agglomération, de 90 kilomètres de long environ, qui est également constitué. A partir de Melun, il comprend une ville nouvelle située auprès de Tigery-Lieusaint, puis, sur la rive gauche de la Seine, une autre ville nouvelle au nord de Corbeil, centrée sur Evry. Entre Palaiseau et Plaisir-les-Gâtines (au nord-est de Trappes), deux villes nouvelles situées sur le plateau prennent en compte l'expansion de l'agglomération actuelle en direction du sud-ouest. Puis, à travers une zone qui devra conserver une faible densité de peuplement, cet axe atteint une ville nouvelle au sud-est de Mantes, sur les hauteurs dominant la rive gauche de la Seine (1).

Ce schéma place ainsi, sur un nombre limité d'axes, tous les centres urbains nouveaux et par conséquent toutes les villes nouvelles nécessaires pour créer, dans l'ensemble de la région urbaine, ce niveau intermédiaire de centres qui manque aujourd'hui. Les situant sur des axes qui sont à la fois axes d'urbanisation et axes de transport, il leur permet de vivre pleinement en assurant les liaisons de chacun avec tous les autres, et naturellement avec Paris intra-muros, dont il est évident qu'il demeure et doit demeurer le cœur de l'agglomération.

Ainsi, également, la poussée de l'agglomération présente, qui, spontanément et avec un grand dynamisme, s'exerce en continuité avec la zone

(1) Ainsi, par cet axe double et puissant, la région urbaine du Val-de-Seine réalisera la prédiction d'Henri Prost et obéira encore au vers de Péguy chantant Paris : « Double vaisseau de charge aux deux rives de Seine ». (La Tapisserie de Notre-Dame.)

actuellement construite, est prise en compte et organisée : aucune création artificielle de ville nouvelle loin au large de l'agglomération n'aurait pu briser cette poussée naturelle.

Plus près du cœur, les banlieues actuelles, enfin reliées entre elles, progressivement rénovées, restructurées par la constitution de quelques centres urbains dignes de ce nom — Nanterre, Saint-Denis, Bobigny, Créteil, Rungis-Choisy-le-Roi — perdront, si l'objectif est atteint, jusqu'à cette appellation de banlieue, dans ce qu'elle évoque de pauvre, d'éloigné et de sous-équipé.

Mais, en même temps, le schéma directeur doit permettre qu'il soit mis fin au recul, jusqu'à présent constant, des espaces libres : deux vastes espaces peuvent être conservés à proximité immédiate de l'agglomération existant aujourd'hui sans que les développements prévus viennent les limiter, les cerner et finalement les réduire à l'état d'îlots de verdure sans cesse grignotés :

- l'un dans le prolongement du parc de Versailles, en direction générale de l'ouest, dont le caractère est principalement rural ou destiné aux loisirs ;
- l'autre entre la vallée de la Marne et celle de la Seine, vers l'est, où les forêts dominent.

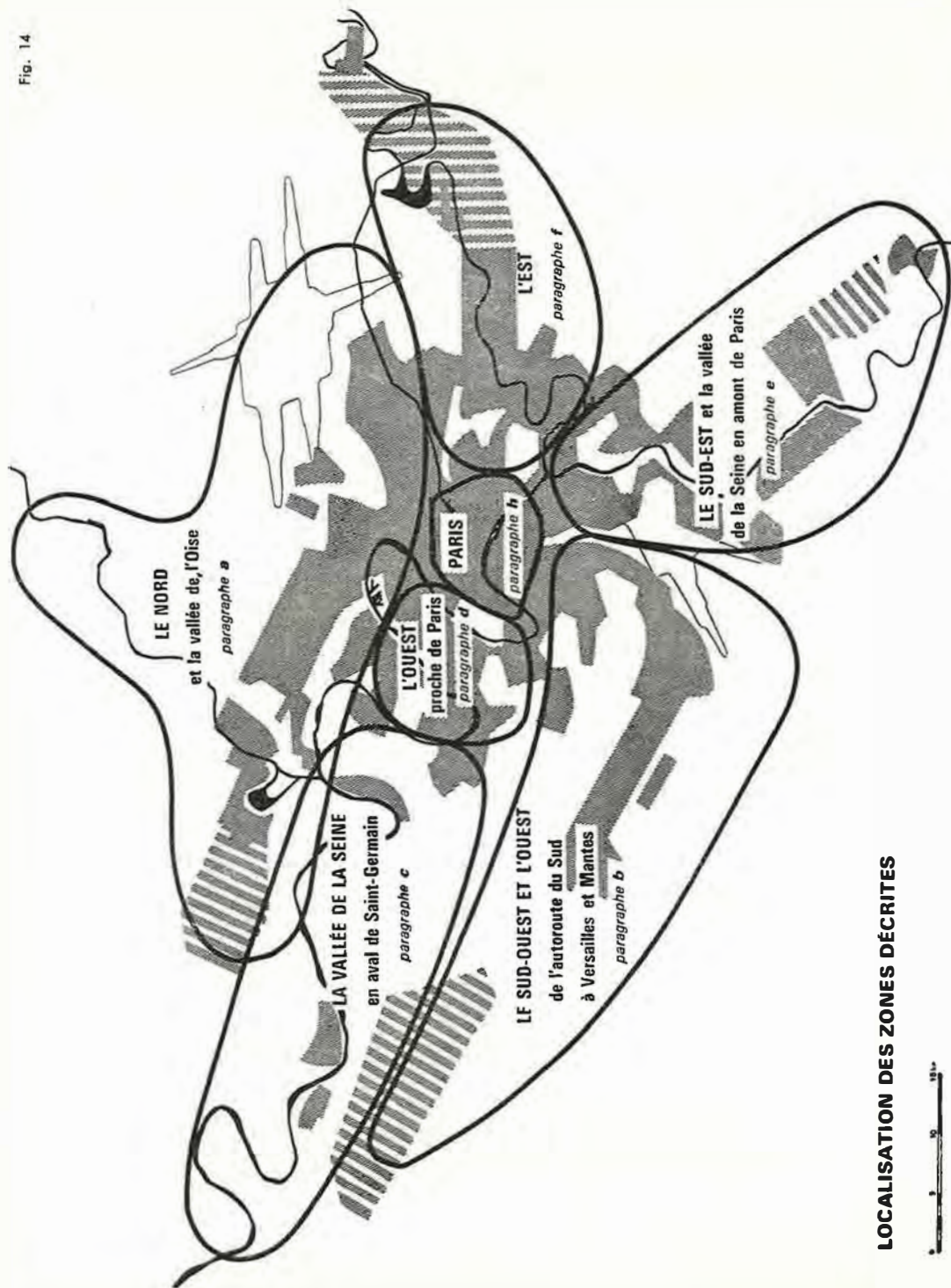
Quant aux autres zones de la région, au nord de l'axe Meaux-Pontoise, comme au sud de l'axe Melun-Mantes, leur vocation principalement agricole et forestière se trouve confirmée ; leurs villes petites ou moyennes pourront croître raisonnablement, cependant que leur fonction d'accueil est fortement affirmée pour les résidences secondaires et surtout pour toutes les formes de loisir en plein air.

## B. — Description, par zone, du schéma directeur.

Pour les besoins de l'exposé, la partie agglomérée de la région de Paris, telle qu'elle est prévue au schéma directeur, a été divisée en six zones, qui seront successivement décrites :

- a) *Le Nord et la vallée de l'Oise ;*
- b) *Le Sud-Ouest et l'Ouest : de l'autoroute du Sud à Versailles et Mantes ;*
- c) *La vallée de la Seine en aval de Saint-Germain ;*
- d) *L'Ouest proche de Paris ;*
- e) *Le Sud-Est et la vallée de la Seine en amont de Paris ;*
- f) *L'Est.*





LOCALISATION DES ZONES DÉCRITES

S'y ajoutent :

- g) *Au-delà de la zone agglomérée, les villes secondaires et les zones rurales et forestières de la région de Paris.*

Un développement particulier sera enfin consacré à :

- h) *Paris intra-muros.*

- a) Le Nord et la vallée de l'Oise

#### Le Nord

La zone nord s'étend de Conflans-Sainte-Honorine et Pontoise à l'ouest, jusqu'à Mitry-Mory à l'est ; bordée au nord par la forêt de Montmorency et la plaine de France, au sud par les boucles de la Seine et par le canal de l'Ourcq, elle inclut Saint-Denis, Saint-Ouen et Aubervilliers en limite de Paris. Elle comptait en 1962 une population de près d'un million d'habitants.

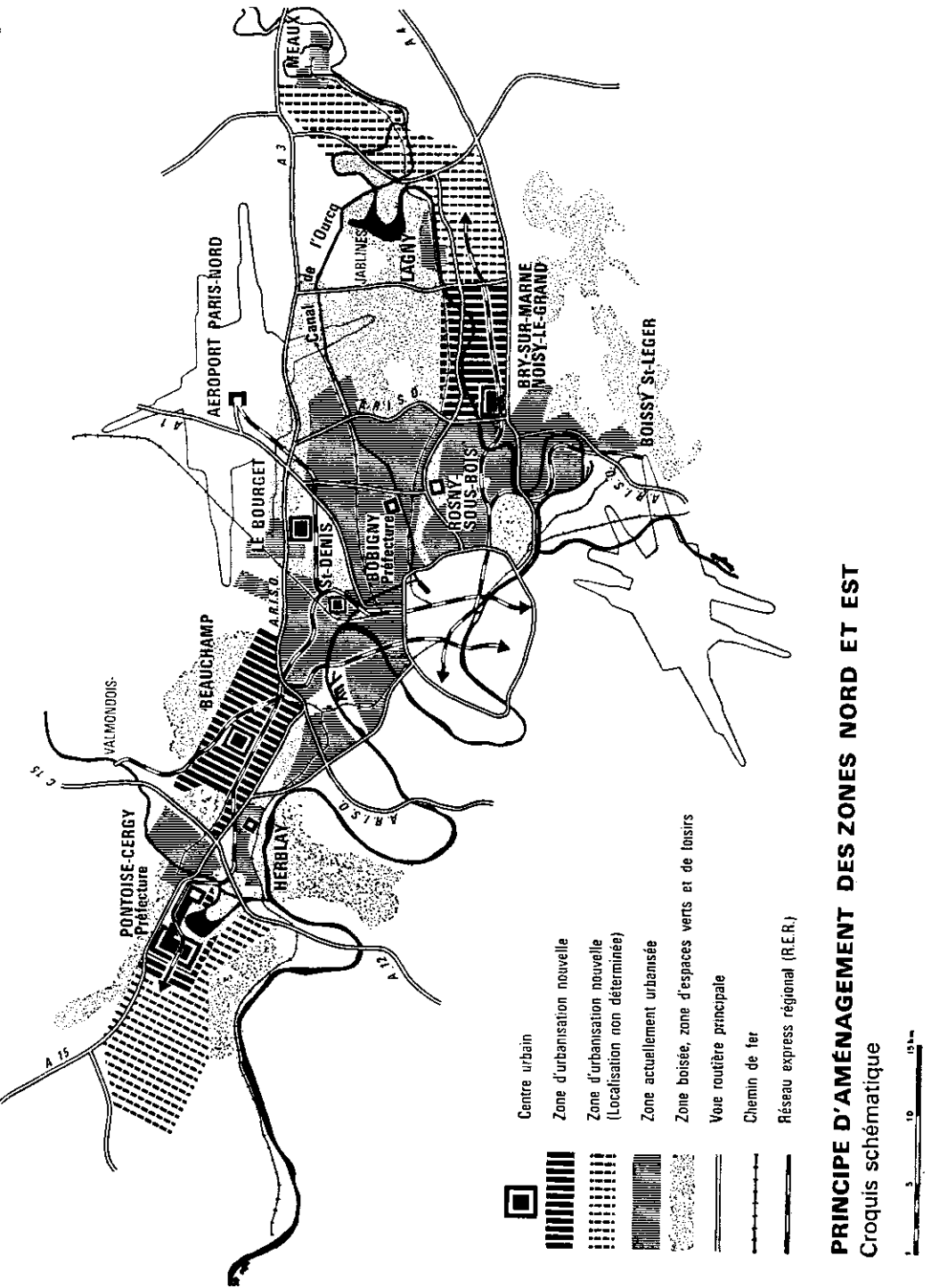
#### 1. ÉTAT ACTUEL

Plusieurs secteurs se distinguent dans cette zone, différents les uns des autres par la nature des activités qui s'y exercent ou le caractère des agglomérations qui les composent.

— Proches de Paris, Saint-Ouen, Saint-Denis, la Courneuve, le Bourget sont très industrialisés. Cette industrialisation est ancienne : elle date du dix-neuvième siècle, les usines s'étant localisées sur les voies ferrées apportant le charbon, à l'époque seule source d'énergie. Aujourd'hui, certaines de ces entreprises se transforment, les entrepôts se substituant aux unités de production.

Aubervilliers, située en limite de la capitale et non traversée par les voies ferrées, est une agglomération dont l'urbanisation est de mauvaise qualité, où habitat, artisanat et industrie coexistent dans une vaste zone mixte qui appelle la rénovation.

Dans ce secteur, la ville de Saint-Denis, avec sa basilique, la Maison de la Légion d'honneur et son parc privé, conserve son rôle traditionnel de centre de la banlieue nord.



— Au-delà, vers l'est, se développent au Blanc-Mesnil, à Aulnay-sous-Bois et Villepinte, sur près de 10 km, de vastes lotissements créés entre les deux guerres. S'étalant dans une plaine sans caractère, sous les vents des usines, ils sont en général d'une qualité assez moyenne.

— Au nord de Saint-Denis, séparé de ce secteur de lotissements par l'aérodrome du Bourget qui est encore entouré de vastes espaces libres — le parc départemental de la Courneuve y attend sa réalisation depuis près de quarante ans — des ensembles de construction récents ont transformé le caractère de la banlieue, à Gonesse et Sarcelles dont le rôle important dans la vie de toute une partie de ce secteur s'affirme chaque jour. De nombreuses localités, souvent agréables, telles que Grosly, Deuil ou Saint-Brice s'étagent sur les premières pentes de la forêt de Montmorency et des hauteurs de Montmagny ; des exploitations arbustives et fruitières subsistent.

— Au nord-ouest, en direction de Pontoise, au sud de la forêt de Montmorency, Enghien, Eaubonne, Ermont, banlieues de qualité, marquent pratiquement la fin de l'agglomération continue. Au-delà, quelques communes s'échelonnent au pied de la forêt : Taverny, Frepillon, tandis que des lotissements (Beauchamp, Franconville...) ont pris place dans la plaine, dont l'extrémité ouest est occupée par des champs d'épandage dans la région de Pierrelaye.

— Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône, de part et d'autre de l'Oise, constituent une ville relativement active, en expansion surtout sur la rive droite.

**2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT**

Le développement de cette banlieue, qui pourra à terme grouper quelque deux millions d'habitants, sera orienté sur un axe principal d'urbanisation de direction générale le Bourget-Stains-Pontoise et son organisation sera dominée, à l'ouest par l'important centre urbain et la ville nouvelle de Pontoise-Cergy, au nord-est par l'aéroport Nord et ses activités annexes. La « restructuration » de l'ensemble de cette zone sera complétée par la constitution de centres secondaires : Saint-Denis, Stains, Villetaneuse, Beauchamp.

L'axe d'urbanisation est matérialisé, en ce qui concerne les infrastructures :

- par une grande liaison routière, autoroute de la rive droite de la Seine (A.15) quittant le boulevard périphérique de Paris à la hauteur de la Porte de Clichy, passant par Gennevilliers, Sannois, suivant la vallée de Montmorency pour se diriger vers l'ouest en évitant la ville actuelle



de Pontoise par le sud. Les mouvements tangentiels à l'agglomération parisienne seront assurés, en venant de l'ouest par cette autoroute A. 15 puis, à partir de Saint-Gratien, par l'autoroute interurbaine de Seine-et-Oise (A. R. I. S. O.) en direction du Bourget, de l'aéroport Nord et de l'est ;

- par le réseau express régional ; le tracé de sa première ligne passant aux environs de la gare du Nord se scinde à la hauteur de Saint-Denis en deux branches, l'une se dirigeant vers Valmondois par la vallée de Montmorency, l'autre vers le Bourget puis le futur aéroport. Cette disposition permet, en réservant les terrains nécessaires, d'établir le cas échéant une liaison directe est-ouest. L'axe d'urbanisation sera à terme, renforcé par la création d'une deuxième ligne R. E. R. doublant la voie ferrée de Pontoise en direction de l'ouest.

C'est sur cette trame générale que s'organise l'aménagement des différentes parties de la zone Nord : l'agglomération actuelle et la « vallée de Montmorency », la ville nouvelle à l'ouest de Pontoise, l'environnement de l'aéroport Nord.

#### *La banlieue actuelle et la « vallée de Montmorency »*

Le secteur appelé habituellement « vallée » de Montmorency est en fait constitué par le plateau, d'orientation générale nord-ouest-sud-est, situé entre Saint-Ouen-l'Aumône et Enghien-Montmorency. Ce plateau est dominé au nord par la forêt de Montmorency, au sud par les hauteurs de Sannois. Il est desservi longitudinalement par deux lignes de chemin de fer (Paris-Dieppe et Paris-Persan-Beaumont par Valmondois) et deux routes nationales (R. N. 14 et R. N. 328). L'urbanisation n'en a touché que la partie Est jusqu'à la hauteur d'Ermont-Franconville, et il offre encore de grandes possibilités de développement urbain.

Le schéma directeur prévoit l'organisation de ces développements sur une trame de voirie de même orientation que celle de la vallée, dont l'élément essentiel retrouve l'ancien tracé de la chaussée Jules César : elle constituera l'axe urbain du secteur le long duquel s'échelonnement, autour d'espaces plantés, des équipements publics et des groupes d'habitation de forte densité. La « vallée » pourra accueillir à terme une population de plus de 600.000 habitants.

Les relations externes seront assurées par l'autoroute A. 15, qu'il paraît nécessaire de doubler ultérieurement vers Paris par une voie supplémentaire ; c'est pourquoi le schéma directeur prévoit le passage d'une autoroute qui se détache de la A. 15 à la hauteur d'Herblay et se dirige sur Paris en traversant la boucle de Gennevilliers à la hauteur de Colombes.

La ligne ferrée de Valmondois, qui fera partie du R. E. R., et la ligne de Pontoise assurent, dans une première étape, la desserte de ce secteur. Le doublement de la ligne de Pontoise par une nouvelle ligne ferrée, qui pourrait, en utilisant la ligne existante de Gennevilliers, constituer l'amorce d'une deuxième transversale du R. E. R., sera nécessaire lorsque la « ville nouvelle » de Pontoise-Gergy aura atteint un niveau de développement important.

C'est pratiquement sur le R. E. R. que s'échelonneront les principaux centres urbains de l'agglomération, chacun d'eux ayant sa vocation propre.

— La ville ancienne de Saint-Denis doit se transformer par une rénovation mesurée et une restauration qui permettront, en respectant le cadre de la cité, d'y accueillir les établissements surtout culturels qu'il faut mettre à la disposition des habitants de cette zone ; à Stains-Pierrefitte, un important centre commercial doit être créé sur une station du R. E. R. bénéficiant en outre d'une bonne desserte routière, tandis que Villetaneuse et Montmagny doivent devenir le centre universitaire du Nord. Ainsi l'organisation de ce secteur sera possible grâce à la création de ces trois pôles urbains proches les uns des autres et aux fonctions complémentaires.

Beauchamp doit accueillir le principal des centres urbains de la « vallée de Montmorency » proprement dite avec des établissements d'enseignement, des activités tertiaires, immeubles de bureaux et centre commercial. Enfin, entre Herblay et Conflans, dans la partie sud de la « vallée », une agglomération nouvelle pourra s'établir sur un site dominant la Seine et la forêt de Saint-Germain : elle sera desservie par la ligne S. N. C. F. de la rive droite de Seine.

#### *La « ville nouvelle » à l'ouest de Pontoise*

Le plateau situé à l'ouest de Pontoise accueillera une ville qui, d'ici trente-cinq ans, pourrait dépasser 300.000 habitants.

Cette ville se trouvera placée en un lieu privilégié :

- sur le grand axe nord de la vallée de la Seine, elle constituera l'un des principaux éléments du développement de cette vallée ;
- elle sera à proximité du confluent de l'Oise et de la Seine et directement reliée à la voie routière Oise-Seine-aval qui, passant sur la rive droite de l'Oise, desservira par le nord la « ville nouvelle » pour rejoindre la Seine en aval de Mantes.

Le site de ce secteur permet de réaliser un ensemble urbain de grande qualité : le plateau surplombant les houlées de Cergy et de Neuville est situé à une altitude de 100 mètres et bénéficie d'une vue étendue sur la

forêt de Saint-Germain, la vallée de Montmorency et, au-delà, Paris lui-même. Il est bordé au sud par les hauteurs boisées de l'Hautil et la butte de Courdimanche ; il entoure la boucle que forme l'Oise à Neuville, qui peut être aménagée, avec création d'un vaste plan d'eau, en lieu de loisirs, l'un des plus importants de la région.

Le centre de la « ville nouvelle », où seront concentrés les ensembles commerciaux, les activités — notamment les immeubles de bureaux — les établissements universitaires, commencera par la création de la préfecture du nouveau département du Val-d'Oise, pour se prolonger linéairement vers l'ouest afin de profiter du site de la boucle de Neuville.

L'ensemble constitué par la « ville nouvelle », les villes existantes de Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône avec les développements industriels prévus à l'est de cette dernière ville sur la rive gauche de l'Oise, constituera une agglomération importante, l'un des pôles majeurs de la future région urbaine de Paris.

#### *L'aéroport Nord et son environnement*

L'aéroport de Roissy, qui remplacera l'aérodrome actuel du Bourget, est destiné à devenir le premier aéroport de France.

Sa création influe nécessairement sur l'aménagement du secteur nord-est de l'agglomération de Paris, par la zone de nuisance qu'il crée à son voisinage et par le centre d'emplois et d'activités qu'il constitue, et qui aura un effet d'entraînement.

— Les servitudes à prévoir dans l'axe des pistes de l'aérodrome (servitudes d'envol et servitudes de bruit) sont très vastes : elles s'étendent, d'ouest en est, d'Ecouen à Juilly sur une distance de près de 25 km. Ainsi se trouve confirmée sur le sol une des options majeures du parti d'aménagement, qui est de limiter vers le nord l'extension de l'agglomération parisienne en maintenant en zone agricole la Plaine de France, située au sud des ensembles forestiers de Chantilly. Ces servitudes ont également pour conséquence la limitation du développement de la banlieue à proximité de l'aérodrome, dans les régions d'Aulnay, Sevran et Villepinte.

— L'aéroport est aussi un important centre d'activités : sur l'aéroport même, plus de 30.000 emplois seront créés. Mais un aéroport, par le trafic de voyageurs et de fret qu'il implique, est un pôle d'attraction pour de multiples activités secondaires et tertiaires qui seront en outre attirées dans cette région par la proximité de l'autoroute du Nord : le schéma directeur prévoit la localisation de ces activités dans le secteur du Bourget et de Blanc-Mesnil, utilisant au besoin une partie du terrain de l'actuel aérodrome.

Ainsi pourra être créé dans ce secteur, desservi par le R. E. R. et un bon réseau routier, l'un des plus importants centres d'emplois de la zone nord de la région urbaine de Paris.

Enfin, la localisation, sur un terrain libre de 40 hectares environ, de la préfecture du nouveau département de Seine-Saint-Denis permettra de créer à Bobigny un centre secondaire d'emplois et de commerces qui constituera un élément essentiel de restructuration de l'ensemble du secteur.

#### *La vallée de l'Oise.*

La vallée de l'Oise ne se situe administrativement dans la région de Paris que dans sa partie terminale, entre Boran et le confluent de la rivière avec la Seine à Conflans-Sainte-Honorine, soit sur une distance d'environ 25 km.

#### 1. ÉTAT ACTUEL

Cette partie de la vallée n'est que peu urbanisée : Pontoise — Saint-Ouen-l'Aumône, et Persan-Beaumont — Champagne sont les deux seules agglomérations qui aient bénéficié d'un développement industriel.

Le reste de la vallée, bordé par des ensembles forestiers, a un caractère touristique marqué : l'Isle-Adam, Mériel, Auvers-sur-Oise sont des villes de résidence.

#### 2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Mis à part le confluent de la Seine et de l'Oise, Pontoise et Conflans-Sainte-Honorine, dont l'avenir a été décrit plus haut, on ne peut traiter de l'aménagement de la partie de la vallée de l'Oise située en région de Paris sans prendre une vue d'ensemble sur toute la vallée, dont la majeure partie dépend administrativement de la région de programme Picardie.

Des études sont à mener conjointement par les responsables des deux régions et du département de l'Oise, étude dont l'orientation générale, esquissée déjà à la suite de plusieurs entretiens, pourrait être la suivante :

La vallée de l'Oise est destinée à recevoir un développement important ; située entre les régions industrielles du Nord de la France et la vallée de la Seine, bénéficiant de bonnes relations d'une part avec Paris par l'auto-

route du Nord, d'autre part vers la Seine aval, en direction de Rouen, surtout si l'on crée la voie routière souhaitable le long de l'Oise, elle peut encore, si cette orientation générale est en définitive retenue, devenir, par l'amélioration des conditions de navigation, une voie fluviale beaucoup plus importante qu'aujourd'hui pour relier la région de Paris et la vallée de la Seine d'abord au Nord de la France, puis, par l'Aisne, à l'Est du pays.

C'est en amont de Persan-Beaumont, à partir de Creil, que l'expansion urbaine et industrielle devrait être la plus vigoureuse, aidée par les relations directes avec Paris grâce à l'autoroute du Nord et à la grande ligne ferrée Paris-Nord de la France.

En aval de Persan, dans le sud de la vallée de l'Oise, située en région de Paris, le site de la vallée et de ses abords — ensembles forestiers sur la rive gauche, paysages vallonnés sur la rive droite — conduit à affirmer son caractère touristique et résidentiel et, notamment entre Champagne et Pontoise, à prévoir des mesures spéciales de protection.

## b) Le Sud-Ouest et l'Ouest : de l'autoroute du Sud à Versailles et Mantes

### *Le secteur Sud-Ouest.*

#### 1. ÉTAT ACTUEL

La partie de l'agglomération parisienne comprise entre les autoroutes du Sud et de l'Ouest groupe près de 700.000 habitants et est composée de secteurs de caractères très distincts.

— Les communes d'Issy-les-Moulineaux, de Vanves, de Malakoff et de Montrouge, situées en bordure du boulevard périphérique, sont entièrement urbanisées en continuité avec Paris.

Dans un tissu résidentiel peu dense à l'origine, des activités industrielles très différenciées se sont implantées au hasard des secteurs libres ; sur les artères principales, des constructions récentes plus importantes, comprenant de l'habitat et des commerces, constituent, le long des voies, d'étroits rubans de forte densité. L'ensemble demeure vétuste et inorganisé.

— Des secteurs résidentiels de faible densité se sont développés dans les sites des bois de Ville-d'Avray, de Chaville, de Meudon et de Verrières, sur les coteaux dominant Paris.

Contrastant avec le caractère pavillonnaire qui a prévalu jusqu'à la guerre de 1940, la croissance des quinze dernières années a pris très souvent la forme d'ensembles d'immeubles collectifs, parfois très importants, sans pour autant donner naissance à de véritables villes nouvelles.

C'est dans les communes situées entre Meudon et l'autoroute du Sud et au nord de la R. N. 186, que les plus grandes opérations de construction de toute la zone ont été réalisées depuis 1950. Ce fait a accusé le déséquilibre habitat-travail, et cette densification a rendu plus inextricables les problèmes de circulation.

— Au sud de la R. N. 186, l'agglomération se poursuit par des résidences selon un développement linéaire sur l'axe ferré Paris-Saint-Rémy-les-Chevreuse, discontinu et de plus faible densité au-delà d'Orsay.

Cette extension a été accusée par la création du grand ensemble de Massy-Antony. Un axe secondaire se prolonge dans la vallée de la Bièvre, dont le caractère naturel a pu être préservé au-delà de la commune d'Igny.

— Les communes de Viroflay, Chaville, Ville-d'Avray, Sèvres ont subi une densification en immeubles collectifs, particulièrement concentrés sur l'axe principal de circulation qui relie Versailles à Paris.

— Versailles remplit toujours son rôle de centre principal administratif et culturel. Sa structure urbaine ancienne de haute qualité lui a permis jusqu'à ce jour de supporter un accroissement notable de population et d'activité.

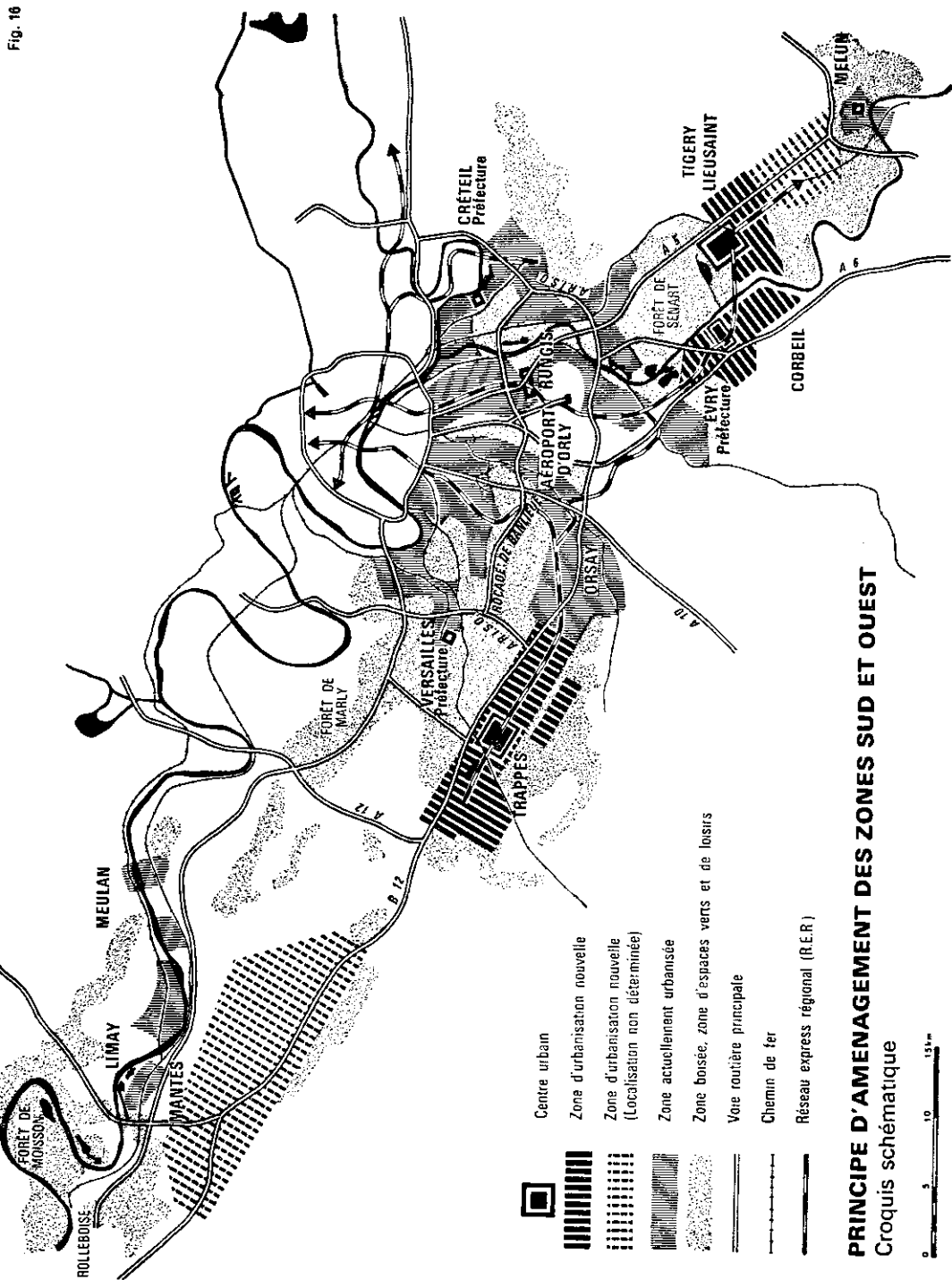
— A l'ouest de Versailles, dans les communes de Saint-Cyr, Bois-d'Arcy, Fontenay-le-Fleury, les Clayes, Plaisir, se réalisent d'importantes opérations d'habitat, attirées par le débouché de la branche sud de l'autoroute de l'Ouest et la desserte ferrée sur Versailles et Paris.

— La ville de Trappes a connu des extensions récentes justifiées pour une grande part par la présence des installations de la S. N. C. F.

— Entre Plaisir et Palaiseau, à l'exception de la ville de Trappes, de la zone industrielle des Gâtines, du Centre d'études nucléaires de Saclay (C. E. N. S.) et du Centre d'essai des propulseurs (C. E. P. S.), le plateau est demeuré affecté aux activités agricoles.

#### 2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE L'AGGLOMÉRATION EXISTANTE

L'évolution des communes proches du boulevard périphérique nécessitera des actions de rénovation, la création d'espaces verts et d'équipements, opérations qui provoqueront un certain desserrement des activités industrielles et une baisse des densités d'habitat.



Au sud, la transformation de la route nationale 186 lui donnant des caractéristiques auto-routières, la création de l'autoroute du Sud-Ouest et la reprise simultanée du réseau secondaire doteront notamment les secteurs de Meudon, Clamart, Châtillon, Bagneux, Fontenay-aux-Roses et Sceaux d'une infrastructure nouvelle de circulation à l'échelle des besoins. La création d'activités sur l'axe Châtillon—Petit-Clamart et à Vélizy-Villacoublay réduira le déséquilibre habitat-travail de ces secteurs.

Au sud-est des développements linéaires de la vallée de Bièvre, qui concernent les communes de Fresnes, d'Antony et de Massy, les zones d'interdiction de l'aéroport d'Orly et les couloirs de pénétration des lignes de haute tension permettront de limiter les expansions et de préserver une coulée verte de pénétration jusqu'aux abords du cœur de l'agglomération.

Les communes échelonnées sur la route nationale 10, de Boulogne-Billancourt à Versailles, auront une extension très limitée, compatible avec le respect de leur caractère propre et du site qui les enferme.

Versailles verra sa croissance se stabiliser dans l'avenir, mais son évolution qualitative se poursuivra. Elle conservera ainsi toute sa puissance d'attrait sur les plans résidentiel, culturel et administratif. La création d'une faculté aux Mortemets, à la sortie de Versailles sur la route de Saint-Cyr, devrait confirmer ce caractère. Les tracés anciens de la ville, dont l'échelle suscite encore l'admiration, seront raccordés au réseau primaire régional pour assurer plus efficacement les liaisons de ce centre préfectoral avec la capitale et les nouveaux développements de la région.

Les poussées à l'ouest de Versailles doivent être contenues, car elles mettent en cause la préservation des prolongements du site historique.

D'une manière générale, les développements récents ont déjà largement anticipé sur les possibilités de réceptivité des infrastructures. Les communes devront connaître maintenant une phase de mise en ordre et d'équipement.

La qualité des sites qui demeure encore la principale valeur de la zone et de son environnement est mise en péril et doit être impérativement sauvegardée.

La prise en compte du dynamisme du Sud-Ouest sur de nouvelles directions en cohérence avec le schéma directeur permettra cette sauvegarde, au plus grand bénéfice de la zone et de l'ensemble de l'agglomération.

### 3. LES DEUX VILLES NOUVELLES : PALAISEAU ET PLAISIR-LES-GATINES

Le grand axe d'urbanisation, défini par le schéma directeur, se situe dans la partie de la zone étudiée, suivant une direction sud-est/nord-ouest, entre Palaiseau et Plaisir.

La réalisation sur cet axe d'une grande structure d'aménagement rassemblant activités et habitat en un ensemble urbain organisé à une grande échelle, permettra de prendre en compte et d'orienter de manière plus efficace le développement actuel extrêmement dynamique, mais également désordonné, du Sud-Ouest de l'agglomération parisienne.

Ce dynamisme s'est caractérisé depuis ces dernières années par une demande d'implantation d'activités spécialisées, laboratoires de recherches notamment, se rapportant en général à des « techniques avancées » et de nombreux et importants programmes d'habitations.

L'Est du plateau, peu boisé et inoccupé, se prêtera à la réalisation d'infrastructures d'accueil pour des activités importantes, en cohérence d'ailleurs avec la présence actuelle de différents établissements existants — Centre d'études nucléaires de Saclay (C. E. N. S.) et Centre d'essai des propulseurs — et avec l'implantation décidée de plusieurs grandes écoles nationales : Institut national agronomique (I. N. A.), Ecole polytechnique, Collège des techniques avancées et extensions nouvelles de la Faculté des sciences d'Orsay.

Ce nouveau secteur d'activités sera conçu à l'échelle des besoins de l'ensemble de la région parisienne, pour pouvoir satisfaire simultanément les besoins des nouvelles agglomérations envisagées et une partie de ceux de l'agglomération parisienne actuelle, participant ainsi au desserrement industriel souhaité.

L'ouest du plateau présente des caractères très favorables à la création d'un ensemble urbain de grande importance.

Les parties les plus accueillantes de ce site constituées par les bordures des vallées de la Merantaise et d'Elancourt, et plus particulièrement par le secteur situé entre les communes de Montigny-le-Bretonneux et Voisins-le-Bretonneux à l'extrémité ouest de la vallée de la Merantaise, au nord-est des bois de Trappes.

Le centre urbain principal s'appuiera sur le cadre naturel de ce dernier secteur et rassemblera en une concentration urbaine intense, mais adaptée aux besoins nouveaux, les grands bâtiments administratifs, les immeubles de bureaux, les grands commerces, les édifices culturels et culturels, de nouvelles facultés, ainsi que des quartiers résidentiels à haute densité.

Un second centre complet se développera par ailleurs autour du site remarquable que constitue le plan d'eau de Saint-Quentin. Il comprendra

à la fois des activités tertiaires de qualité, et éventuellement de classe internationale, d'importants équipements de loisirs, de forts groupements d'habitation.

Une série de quartiers urbains à caractère plus résidentiel, de plus faible densité (1), seront réalisés sur les secteurs favorables au nord de la vallée de la Merantaise, ainsi que sur le plateau de Magny-les-Hameaux, au sud de cette même vallée, au nord et au sud de la vallée d'Elancourt, en extension de l'agglomération actuelle de Trappes, elle-même intégrée dans la composition générale. Ces quartiers disposeront des différents équipements de la vie quotidienne. Ils seront groupés en arrondissements (2) au centre desquels se trouveront les équipements justifiés par la fréquentation d'une population plus importante.

Les villages existant à l'intérieur de la zone urbanisée proprement dite seront de leur côté préservés dans la nouvelle organisation urbaine avec le respect de leur caractère particulier.

Le schéma principal de circulation est dominé par l'orientation de l'axe d'urbanisation Melun-Mantes, dont le tracé sensiblement sud-est/nord-ouest passe au nord des villes nouvelles.

Les liaisons régionales rapides avec Paris, d'une part, et la province, d'autre part, sont assurées :

- vers l'est et l'ouest, par le grand axe autoroutier rive gauche de Seine — Corbeil-Mantes ;
- vers le nord, par la branche sud de l'autoroute de l'Ouest, l'autoroute interurbaine de Seine-et-Oise (A. R. I. S. O.), l'amélioration du tracé de la R. N. 306, l'autoroute du Sud-Ouest, et l'aménagement de la liaison vers Poissy-Pontoise ;
- vers le sud, par une voie autoroutière doublant la R. N. 10 à l'ouest de Trappes et par l'autoroute du Sud-Ouest ;
- une attention particulière sera apportée aux liaisons avec Versailles, qui constituera un pôle attractif de haute qualité pour les habitants de ces villes nouvelles.

La trame urbaine permettra une forte utilisation des moyens de transport individuels à l'intérieur de l'ensemble du secteur, sans pour cela rejeter les transports en commun.

La desserte des secteurs d'activités, des principaux noyaux urbains, ainsi que les liaisons directes avec le centre de la Capitale et les autres villes de la région, serait facilitée par la mise en place d'une infrastructure de transports en commun rapide et à grand débit : la branche sud-ouest d'une ligne du réseau express régional (R. E. R.).

(1) 20 % des logements de la zone urbaine seront constitués de logements individuels groupés.

(2) Le terme d'arrondissement n'est pas pris ici dans un sens administratif.

#### 4. LA ZONE D'INFLUENCE DES DEUX VILLES NOUVELLES

Les communes entourant cette zone urbanisée et qui, sans être touchées par les projets actuels, n'en sont pas moins sous son influence directe et plus particulièrement celle de ses équipements, ne doivent pas pour autant perdre leur caractère rural, complémentaire de cette future vie urbaine intense. Ce caractère sera sauvegardé par une série de dispositions techniques et administratives, et des mesures très strictes sont prévues pour assurer la préservation des sites existants, notamment les vallées de la Bièvre, de Chevreuse et la clairière de Port-Royal.

La partie d'aménagement de cette zone périphérique assure le cadre et la sauvegarde des sites qui surplombent les villes nouvelles.

Deux nouvelles agglomérations de moyenne importance, Plaisir et Bures-Orsay sont déjà engagées dans cette zone d'accompagnement ; elles constitueront deux pôles d'influence secondaire.

En définitive, l'ensemble de ces nouvelles agglomérations, qui groupe aujourd'hui 35.000 habitants, pourra accueillir à terme plus de 400.000 habitants nouveaux.

La création des deux villes nouvelles permettra d'orienter le dynamisme existant actuellement sur des infrastructures d'accueil de très haute classe, à l'échelle des possibilités techniques de notre époque et de celle de l'évolution prévisible des besoins d'espace des populations à recevoir.

L'ampleur des poussées de l'agglomération sur la zone sud-ouest est telle que leur développement spontané et anarchique signifierait à terme la dispersion dans de nombreuses directions, et singulièrement de Plaisir, Rambouillet, Marcoussis.

Cette forme de développement rendrait très difficile, sinon impossible, une politique rationnelle des infrastructures primaires de relation, et des équipements fondamentaux, notamment universitaires.

Elle a déjà conduit à une pression inquiétante sur les sites de Versailles, des vallées de Bièvre, de Chevreuse et les abords de la forêt de Rambouillet. La préservation de ces sites est vitale pour l'équilibre général de la région urbaine ; ils doivent conserver leur caractère propre de réserves naturelles susceptibles de recevoir en des lieux choisis certains équipements culturels et de loisirs, et éventuellement, en d'autres secteurs strictement limités, des noyaux résidentiels de faible densité.

Les deux villes nouvelles encadrées par les vallées de Bièvre et de Chevreuse, adossées, au nord-ouest aux Bois d'Arcy, des Clayes et de

Sainte-Apolline, constituent une des étapes du schéma directeur ; elles amorcent, par la direction nouvelle de développement qu'elles concrétisent, la volonté d'aménagement du Sud-Ouest de région urbaine en continuité avec les développements futurs de la rive gauche de Seine en aval de Paris.

#### *Le secteur ouest (rive gauche de Seine en aval de Paris)*

L'aménagement de la vallée de la Seine permettra de recevoir sur des sites favorables les activités et les agglomérations nouvelles, dont la localisation est compatible avec la préservation de la vallée.

Cette réceptivité ne correspondra pas à terme aux besoins de l'urbanisation de la région et une nouveau secteur d'extension se situera au sud-ouest de Mantes-la-Jolie, entre la forêt de Rosny et la vallée de la Mauldre. En aval de Vert, il intégrera, en la respectant, la coulée vers Mantes de la vallée de la Vaucouleurs.

L'importance de cette ville nouvelle sera comparable à celles du Sud-Ouest.

L'axe régional Mantes-Melun se trouvera alors concrétisé par les 5 villes nouvelles : Mantes-Sud, les deux villes situées entre Plaisir et Palaiseau, Evry et Lieusaint, éléments principaux de la structure sud de la région urbaine, qui trouvera ainsi sa nouvelle échelle en composition de la vallée de la Seine et des forêts de Rambouillet et de Fontainebleau.

#### c) La vallée de la Seine en aval de Saint-Germain

##### 1. ÉTAT ACTUEL

La Seine, on l'a déjà dit, entre Paris et le Havre est le premier « canal » de France. En aval de Saint-Germain, c'est surtout un trafic de transit qu'elle supporte : les installations portuaires ou les industries liées à la voie d'eau y sont rares.

La présence de deux voies de chemin de fer, de l'autoroute de l'ouest, s'ajoutant à la voie fluviale font de cette région une zone de passage et la vallée reçoit depuis la guerre un développement rapide ; cependant les agglomérations qui s'y succèdent dépassent encore rarement 50.000 habitants.

Entre Saint-Germain et Bonnières, situé à la limite administrative de la région de Paris, le paysage qui se déroule le long de la vallée est varié.

— De Saint-Germain à Conflans-Sainte-Honorine, le site est dominé par la présence de la forêt de Saint-Germain. Des agglomérations résidentielles s'échelonnent sur les rives : Saint-Germain, Maisons-Laffitte, Herblay. Les cimenteries de Sartrouville constituent le seul îlot industriel du secteur. Sur la rive gauche, dans la partie nord de la boucle, entre la forêt et le fleuve s'étendent les champs d'épandage de la ville de Paris et la station d'épuration d'Achères.

— De Conflans à Vernouillet, la ville la plus importante est Poissy avec sa zone industrielle, où l'industrie automobile occupe une place prépondérante.

Conflans, situé au débouché de l'Oise, est un centre actif de batellerie ; la boucle de Carrières, en face de Poissy, est actuellement peu urbanisée : des champs d'épandages occupent près de la moitié des terrains de la plaine située au bas des coteaux de Chanteloup dominés par la forêt de l'Hautil dont l'altitude — 180 mètres — est l'une des plus élevées de la région parisienne.

— De Vernouillet à Mantes, sur une vingtaine de kilomètres, les abords du fleuve ont un caractère résidentiel affirmé : sur la rive droite, Triel, Meulan, Juziers, agglomérations qui s'adossent aux coteaux exposés au sud, et, sur la rive gauche, Verneuil-sur-Seine et Vernouillet.

L'usine de la régie Renault à Flins a eu pour conséquence un développement des petites villes de la rive gauche : les Mureaux, Elisabethville, Mézières.

— Les agglomérations de Mantes et Limay sont très industrielles, les cimenteries et la centrale thermique de Porcheville étant les deux activités les plus importantes.

— Enfin, en aval de Mantes se développent les boucles de Guernes et Moisson dont les réserves de sables sont en cours d'exploitation. Dominées par les hauteurs de Rolleboise au sud et de la Roche-Guyon au nord, elles constituent l'un des plus beaux sites de la région parisienne.

## 2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Le schéma directeur, qui confère à l'axe général de la vallée de la Seine une vocation privilégiée dans l'organisation de la région de Paris, inscrit l'essentiel des développements urbains de part et d'autre du fleuve, sur les plateaux le bordant au nord et au sud, dont la localisation a été précédemment décrite.

Le schéma permet donc de conserver à la vallée elle-même et à ses abords un développement modéré.

### *Espaces de loisirs et secteurs industriels*

L'aménagement de la vallée, située au cœur des développements urbains, directement accessible aux urbanisations situées dans son voisinage, doit donc être orienté essentiellement vers l'organisation de deux fonctions qui doivent alterner sans se nuire : espaces de loisirs et de détente utilisant les plans d'eau qui peuvent être aménagés et, d'autre part, ports et zones industrielles directement liés à la voie d'eau.

— Parmi les sites à aménager, le plus important est celui des boucles de Guernes et de Moisson situées en aval de Mantes : il pourra constituer le plus vaste ensemble de loisirs de la région de Paris.

Les aménagements de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet, Médan, Rosny sont plus modestes ; entre Rosny et Mantes cependant, la réalisation d'un plan d'eau de compétition peut présenter un attrait non négligeable.

— Les principaux secteurs industriels et portuaires se situeront à Limay, à proximité de la centrale thermique et dans la région de Poissy. Entre la voie ferrée et la Seine, la résorption progressive des champs d'épandage d'Achères, permise par le développement de la station d'épuration, donnera la possibilité, dans ce dernier site, d'établir un secteur d'activité.

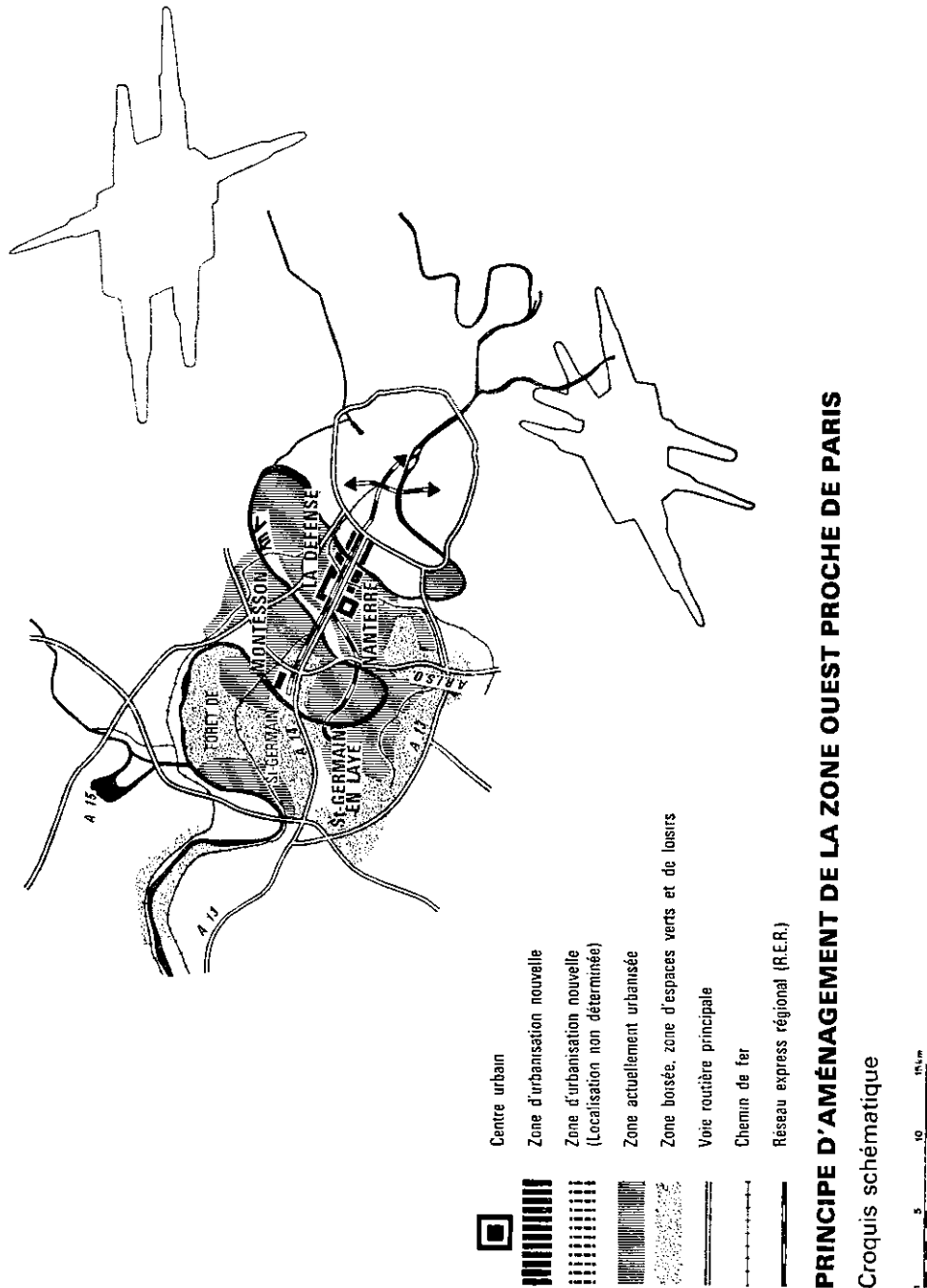
### *Secteurs d'habitation*

Parmi les développements prévus, les plus importants sont concentrés dans deux secteurs : Mantes - Limay et Poissy - Carrières - Chanteloup.

— Mantes et Limay, de part et d'autre de la Seine, ne constituent qu'une seule agglomération. L'extension de l'agglomération de Mantes, limitée au Sud par l'autoroute de l'Ouest, se fera dans les prochaines années en direction de Rosny, les nouveaux quartiers d'habitation se trouvant à proximité immédiate du futur ensemble de loisirs que constitueront le plan d'eau aménagé en bord de Seine et son complément, le bois de Rosny. Les développements de l'agglomération s'effectueront ensuite dans le secteur de Limay : quartiers d'habitation au nord de la voie ferrée, industrie et port en bordure de Seine dans la région de Porcheville.

— La ville de Poissy se trouve, à certains égards, dans une situation analogue à celle de Mantes : l'extension de l'agglomération est limitée à l'est par la forêt de Saint-Germain, au sud par l'autoroute.

C'est donc à une échelle plus vaste, prenant en compte la boucle de Carrière, que le développement de cette agglomération doit être prévu : une ville nouvelle sera créée sur les coteaux de Chanteloup et une partie de la plaine, la construction d'un pont sur la Seine permettant d'accéder aux zones industrielles établies en bord de Seine, au voisinage d'Achères, au fur et à mesure de la disparition progressive des champs d'épandage.



## d) L'Ouest proche de Paris

## 1. ÉTAT ACTUEL

La zone comprise entre Paris, les hauteurs de Sannois au nord, l'auto-route de l'Ouest au sud et la forêt de Saint-Germain groupe une population de 1.210.000 habitants.

Le grand axe de Paris, Etoile - Pont de Neuilly - Défense, et son prolongement vers Montesson, divisent cette zone en deux secteurs distincts.

— Au nord, Levallois et Clichy en limite de Paris, puis la boucle de Gennevilliers, enfin les secteurs d'Argenteuil - Bezons - Houilles, à dominance industrielle. Les bords de la Seine y sont occupés par des usines ou des appontements; le port de Gennevilliers, le plus important de l'agglomération parisienne, reçoit notamment des stockages d'hydrocarbures ou de charbon: une centrale thermique et une usine à gaz sont implantées à ses limites.

Le centre de ce secteur est occupé par une vaste zone pavillonnaire, sur Colombes, Courbevoie, Asnières, sans organisation et dont le manque de structure est encore accusé par les ensembles d'immeubles collectifs construits depuis dix ans.

— Le secteur situé au sud de cet axe a un caractère résidentiel très marqué. Les coteaux de Saint-Cloud, Vaucresson, Bougival, Marly créent un paysage agréable, et ce secteur desservi par l'une des plus anciennes des lignes de banlieue, et par l'autoroute de l'Ouest, la première des autoroutes construites, a depuis longtemps accueilli des habitations de qualité. De grands domaines ont été livrés à l'habitat depuis 15 ans, mais le caractère de résidence subsiste et se confirme.

## 2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Cette zone ouest se trouvera placée à terme dans une position privilégiée à l'intérieur de la future région urbaine: prolongement de Paris, en direction des développements de la Seine-aval, entre les urbanisations et les villes nouvelles situées plus au nord — vallée de Montmorency et Pontoise — et au sud sur le plateau de Trappes-Saclay.



## e) Le Sud-Est et la vallée de la Seine en amont de Paris

## 1. ÉTAT ACTUEL

Cette zone groupe, de part et d'autre de la Seine, entre l'autoroute du Sud et la Marne, une population de l'ordre de 980.000 habitants. Elle se divise en secteurs de nature et de vocation fort différentes.

— Les communes limitrophes de Paris, Gentilly, Ivry, et celles situées de part et d'autre de la Seine, Vitry, Maisons-Alfort, Choisy-le-Roi, sont d'urbanisation ancienne. Leur caractère industriel est très accusé, dans des quartiers vétustes où se juxtaposent souvent usines incommodes et habitations.

— Entre Gentilly, Ivry et l'aérodrome d'Orly, le « plateau de Villejuif » a été peu construit jusqu'à la dernière guerre : la nature du sous-sol, la forme du parcellaire, l'absence de voie ferrée ont créé longtemps un obstacle à la poussée urbaine. Mais, depuis quinze ans, la construction d'immeubles collectifs s'est développée à un rythme rapide, l'un des plus élevés constatés dans la banlieue de Paris, au point que la recherche de terrains pour la localisation d'équipements publics y est aujourd'hui difficile.

— L'aéroport d'Orly est le principal centre d'emploi du secteur. Mais l'aérodrome, avec les zones de servitudes qu'il implique, crée une coupure dans cette zone isolant de la partie nord et du plateau de Villejuif les agglomérations du Sud.

— Ces agglomérations, Juvisy, Savigny, Morsang-sur-Orge, se sont développées depuis 1920 sur les lignes d'Austerlitz et l'on y trouve les plus vastes ensembles de lotissements de la banlieue. La création de l'autoroute du Sud a complété cette urbanisation par la construction d'immeubles collectifs en grand nombre et ce secteur éminemment résidentiel est le type de la « banlieue dortoir ».

— Entre la Seine et la Marne, la « plaine » de Créteil-Valenton, où les réserves de sable sont en exploitation, est limitée à proximité de la Marne par des agglomérations au développement récent, telles que Créteil ou Bonneuil. Plus au sud, Villeneuve-Saint-Georges, à l'étroit entre la Seine et le plateau, a pour activité dominante les installations ferroviaires et la gare de triage de Valenton, tandis que la forêt de Sénart est bordée de communes très résidentielles : Brunoy, Yerres, Combs-la-Ville.

La zone sera en relation pratique avec ces différentes concentrations de population et d'activité par les autoroutes prévues :

— A. 14, qui de la Défense rejoint l'autoroute de l'Ouest en aval de Poissy ;

— A. 15, vers la vallée de Montmorency ;

— autoroute de l'Ouest vers Trappes.

L'autoroute interurbaine de Seine-et-Oise et la rocade de banlieue complètent le réseau primaire de voirie.

L'extrémité ouest du R. E. R. comporte deux branches, l'une vers Saint-Germain, l'autre vers Montesson.

L'aménagement des secteurs de la Défense et de Montesson, situés sur le grand axe est-ouest de Paris, constituera au centre de cette région une concentration importante d'activités et d'équipement qui en conditionnera l'organisation.

— La Défense, en cours de réalisation, sera le premier centre important d'activité créé hors de Paris. Entre le pont de Neuilly et le Rond-Point de la Défense à Nanterre, près du C.N.I.T., sont prévus un ensemble d'immeubles de bureaux (45.000 emplois), des salles de congrès, un hôtel, puis, au-delà du Rond-Point, vers l'ouest, la préfecture, centre administratif du nouveau département des Hauts-de-Seine, un ensemble culturel, des facultés ; enfin, à proximité des rives de la Seine à Colombes, est réservée la possibilité de créer une gare de grandes lignes qui pourrait relayer la gare Saint-Lazare.

Ainsi se créera un ensemble complexe et puissant qui conditionnera l'aménagement de toute la partie ouest de la banlieue : son influence se fait déjà sentir, puisqu'il se crée depuis 5 ans dans ce secteur plus d'emplois de bureau que dans Paris intra-muros.

— A l'ouest de la Défense et dans son prolongement, en face de la forêt de Saint-Germain, la plaine de Montesson recevra des équipements régionaux : la création d'un ensemble universitaire et culturel y est envisagée.

C'est par l'autoroute interurbaine de Seine-et-Oise, dans la boucle de Montesson, et par la rocade de banlieue et les voies de bord de Seine, dans la boucle de Gennevilliers, que les opérations de la Défense et de Montesson se rattacheront aux agglomérations situées de part et d'autre, dont l'aménagement devra être orienté essentiellement vers une amélioration de leur équipement et de leur organisation interne.

## 2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT, L'AGGLOMÉRATION ACTUELLE

— Le secteur de Maisons-Alfort, Créteil, Bonneuil, entre la Seine et la Marne, sera traversé par l'autoroute du Sud-Est et son aménagement s'appuiera sur deux centres urbains complémentaires : l'un à Bonneuil, l'autre plus important, à Créteil, où la localisation de la préfecture, centre administratif du nouveau département de Val-de-Marne, doit accélérer la naissance d'un pôle structurant important.

Une vaste zone industrielle est prévue dans la partie sud entre Valenton et Bonneuil et les 200 ou 300 hectares actuellement libres de toute occupation, entre Créteil et les voies ferrées du Sud-Est, constituent à terme une réserve précieuse pour un équipement régional (espace vert, terrains de jeux, expositions,...).

— Entre Paris, la Seine et l'autoroute du Sud, l'agglomération s'organisera sur l'ensemble aéroport d'Orly - marché d'intérêt national de Rungis, qui constituera un puissant centre d'activité, des emplois tertiaires se localisant de part et d'autre de la R. N. 186.

Ce secteur sera desservi par la ligne de R. E. R. qui, depuis Paris, se dirigera vers l'ensemble du marché-gare, l'aéroport d'Orly, et se poursuivra vers la Seine-amont.

*Les villes nouvelles*

Les secteurs préférentiels d'urbanisation se situent dans cette zone de part et d'autre de la Seine, sur les plateaux bordant la vallée. Les lotissements du sud d'Orly bénéficieront de ces développements urbains, en fonction desquels leur aménagement devra être orienté.

Les deux villes nouvelles prévues seront situées de part et d'autre de la Seine :

— l'une sur la rive gauche, entre Corbeil, Ris-Orangis et l'autoroute du Sud ;

— l'autre sur la rive droite, en face de Corbeil, entre la forêt de Sénart, les bois du Rougeau et l'autoroute du Sud-Est.

La ville nouvelle de la rive gauche pourra à terme accueillir une population de l'ordre de 120.000 habitants ; la préfecture, centre administratif du nouveau département de l'Essonne, a déjà été localisée en son centre, sur Evry. L'usine de la S. N. E. C. M. A. constitue l'amorce d'un secteur d'activités qui s'étendra aux abords de l'autoroute du Sud. La ville nouvelle de la rive droite, plus importante car elle pourra atteindre dans 35 ans 400.000 habitants, aura son centre principal dans le secteur de Tigery en bordure sud de la forêt de Sénart.

Ainsi se constituera peu à peu, avec Melun en forte croissance, Corbeil, Ris-Orangis, une vaste agglomération qui pourrait à terme approcher le million d'habitants. Les « villes » qui la composeront s'organiseront de part et d'autre de la Seine, dont les rives devront être aménagées en espaces de loisirs et de promenade. La forêt de Sénart et le bois du Rougeau inclus dans cette vaste zone devront être protégés et aménagés.

## f) L'Est

## 1. ÉTAT ACTUEL

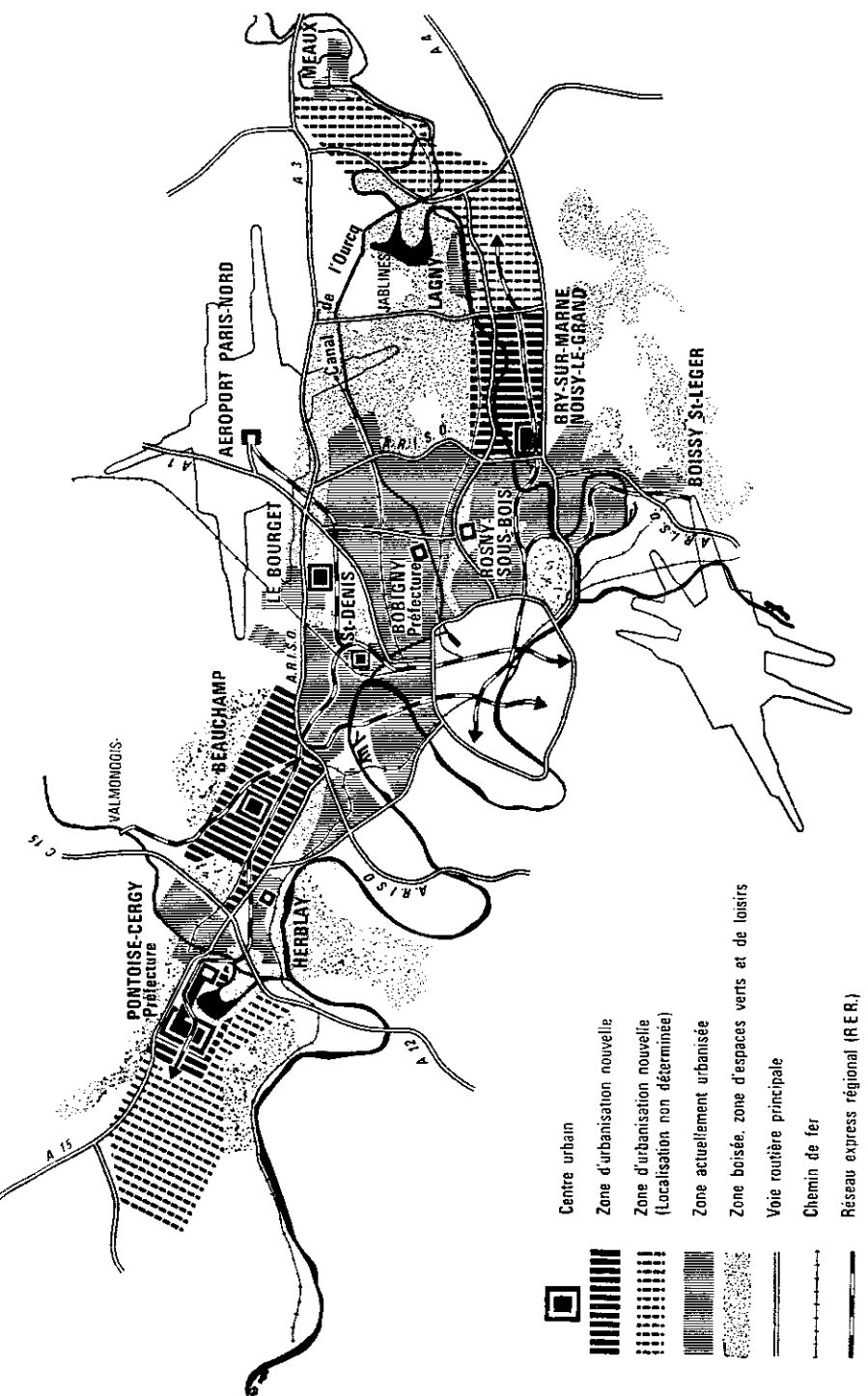
La zone située à l'est de Paris, entre Saint-Maur et Champigny, au sud, et le canal de l'Ourcq, au nord, groupe jusqu'à Meaux près d'un million d'habitants.

La vallée de la Marne constitue l'élément dominant de son paysage. Le sud de la vallée est peu urbanisé, l'essentiel des développements s'étant effectué au nord de la Marne, où ils ont été très influencés dans leur localisation par le relief accusé de cette zone. L'élément le plus important de ce site est le plateau de Montreuil, qui se prolonge dans Paris par les hauteurs de Belleville et du Père Lachaise.

— Entre le bois de Vincennes et le plateau, Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay ont de tous temps constitué, à proximité du bois, des secteurs de résidences recherchés. Montreuil et Bagnolet ont un caractère tout différent : les activités y sont nombreuses, artisanat et petite industrie, dont les établissements mêlés à l'habitat ont conduit à la création de « secteurs mixtes » importants, d'une qualité assez médiocre, du point de vue de l'urbanisme. Le plateau conserve encore de nombreuses exploitations maraîchères et surtout fruitières, qui disparaissent peu à peu devant l'urbanisation.

— Au nord du plateau de Montreuil, Pantin et Bobigny sont des secteurs très industriels, car placés sur les lignes de chemin de fer qui se dirigent vers l'Est. Cette banlieue dense se prolonge par de vastes zones de lotissements qui se sont développés sur les lignes de Mitry-Mory, à Aulnay-sous-Bois, Livry-Gargan, Pavillons-sous-Bois jusqu'à Villeparisis, au nord des hauteurs de Bondy.

— A l'est du plateau de Montreuil, s'étendant jusqu'aux hauteurs de Clichy-sous-Bois et de la forêt de Bondy, d'autres lotissements, souvent de bonne qualité, se sont localisés au Raincy et à Villemomble, sur la ligne de Meaux.



**PRINCIPE D'AMENAGEMENT DES ZONES NORD ET EST**

Croquis schématique

- Centre urbain
- Zone d'urbanisation nouvelle
- Zone d'urbanisation nouvelle (localisation non déterminée)
- Zone actuellement urbanisée
- Zone boisée, zone d'espaces verts et de loisirs
- Voie routière principale
- Chemin de fer
- Réseau express régional (R.E.R.)



— La vallée de la Marne, entre Paris et Chelles, est bordée de banlieues résidentielles telles que Saint-Maur, Champigny, Nogent-sur-Marne et le Perreux. Les activités y sont peu nombreuses, un réseau dense d'autobus et la ligne de la Bastille transportent chaque jour dans Paris, où elle y trouve son emploi, la majeure partie de la population.

Sur les rives de la Marne l'hippodrome du Tremblay constitue l'espace libre le plus important; les restaurants, les baignades, les activités nautiques, bien qu'ayant perdu une part de leur attrait, subsistent encore et recommencent même à se développer depuis quelques années, à Nogent par exemple, où des équipements importants sont en cours de réalisation.

— Chelles, Vaires, Lagny, Meaux ont constitué au-delà, sur la vallée, des agglomérations vivantes ayant leurs activités propres; elles sont en expansion, mais tendent à devenir des banlieues-dortoirs, en bonne liaison avec Paris.

**2. PRINCIPES D'AMENAGEMENT**

La zone préférentielle de développement de cette région Est de Paris est située de part et d'autre de la vallée de la Marne, mais surtout sur les plateaux, bordant la rivière au sud, où se trouvent les plus grandes possibilités d'urbanisation.

En tête de ces développements, en limite de la banlieue, est prévu un centre urbain, le plus important de la zone, qui sera bien desservi par le réseau routier et les lignes de transports en commun.

L'aménagement de l'agglomération existante, sa restructuration, sera basé sur la création d'infrastructures routières et ferrées qui contribueront à mettre une certaine unité dans cette zone compartimentée par le site et la désenclaveront par rapport à Paris et aux banlieues qui l'entourent.

*L'aménagement de l'agglomération existante*

L'antenne de Bagnole — A. 3 — l'autoroute A. 17 traversant la région à la hauteur de Fontenay, l'autoroute de l'Est passant au sud du bois de Vincennes, constitueront les trois voies principales d'orientation est-ouest. Cette trame sera complétée par deux voies de rocade de direction générale nord-sud: la rocade de banlieue et l'autoroute interurbaine de Seine-et-Oise.

La ligne est-ouest du R. E. R., qui utilise dans cette zone la ligne actuelle de Saint-Maur s'arrêtant à Boissy-Saint-Léger, sera complétée par une deuxième branche à partir de Fontenay, se dirigeant vers la rive sud de la Marne par Bry-sur-Marne - Noisy-le-Grand.

Compte tenu de cette trame générale, les principales opérations prévues sont :

- l'aménagement de la « Corniche des Forts », c'est-à-dire des crêtes nord et est du plateau de Montreuil, sur Romainville, Rosny, Fontenay, en espaces verts reliant entre eux les forts qui, à terme, pourront être désaffectés ; ainsi serait constituée en bordure de ce plateau, une zone de jardins et de bois où pourraient cependant être localisés des écoles ou des équipements publics ;
- l'aménagement des abords de l'antenne de Bagnolet qui traverse des terrains jusqu'ici mal utilisés, avec création à la porte de Bagnolet, en bordure du boulevard périphérique, d'un complexe parc de stationnement — gare d'autobus — centre commercial ; cette nouvelle autoroute est l'élément majeur de restructuration de cette banlieue : elle sera parcourue par des autobus express et plusieurs voies importantes y seront branchées ; c'est en fonction de ces dernières voies que des opérations complémentaires sont prévues ;
- la création à Rosny d'un centre commercial et d'activités tertiaires, apportant à toute une partie de ce secteur des emplois qui lui font actuellement défaut ;
- sur le plateau de Montreuil, traversé par une voie express reliée à l'autoroute, création d'un collège universitaire à proximité d'une zone d'activités ;
- enfin, plus au sud, le grand ensemble de Fontenay bénéficiera d'une station prévue sur la ligne du R. E. R.

### 3. LA VALLÉE DE LA MARNE ET SES ABORDS JUSQU'À CHELLES

Entre Paris et Chelles, le site de la vallée doit être préservé et exploité : le caractère résidentiel des banlieues traversées sera affirmé, en évitant la construction dans les lotissements existants d'immeubles importants, au hasard des parcelles libres. Les rives de la Marne seront progressivement aménagées avec création de promenades, de jardins, d'équipements sportifs et de loisirs.

Ces aménagements seront facilités par la régularisation de la rivière grâce au barrage à construire sur la Marne dans la région de Montmirail.

#### « Les villes nouvelles »

La Marne constitue l'axe préférentiel de développement dans cette zone. Sa rive nord, sur la ligne de chemin de fer de Meaux, où existent déjà des agglomérations importantes, continuera à s'urbaniser, mais les développements de Chelles, Vaires et Lagny vers le nord seront cependant limités, en raison du relief et des difficultés de relation dès que l'on s'éloigne des abords de la ligne de chemin de fer : ainsi, le secteur compris entre les hauteurs de Clichy-sous-Bois, Courty, Villevaudé et ces agglomérations de la rive nord de la Marne sera préservé de toute urbanisation importante.

La ville de Meaux pour sa part bénéficie d'une relative autonomie : elle est en cours d'expansion très rapide, les nouveaux quartiers vont se développer dans la boucle de la Marne à l'est de la ville actuelle.

Les plateaux situés au sud de la vallée recevront la population la plus importante : 300.000 à 500.000 habitants. L'ensemble de cette urbanisation, dont le caractère pourrait se rapprocher de celui des villes nouvelles de la banlieue de Stockholm — succession d'agglomérations de 30 à 80.000 habitants — sera supporté par l'antenne Est du R. E. R. citée plus haut et l'autoroute de l'Est. Elle utilisera au mieux le site extrêmement varié de ce secteur, coupé de vallons descendant vers la vallée de la Marne, où existent encore de nombreux bois à préserver.

Un centre urbain important sera réalisé à Bry-sur-Marne - Noisy-le-Grand, en tête de cette urbanisation. Très bien relié à Paris, par le R. E. R. et l'autoroute de l'Est, et en bonne relation avec la banlieue existante, il pourra, à côté d'un ensemble universitaire, accueillir des établissements commerciaux ou de caractère tertiaire et des immeubles de bureaux. L'implantation dans ce secteur de la « cité » de la télévision est prévue.

La vallée de la Marne en amont de Chelles offre de grandes possibilités d'aménagement. C'est sur ces rives que seront organisés des ensembles de loisirs régionaux, notamment dans la boucle de Jablines, en aval de Meaux, où la création d'un vaste plan d'eau constituerait à l'est de Paris l'équivalent des aménagements prévus à l'ouest en bordure de Seine dans la boucle de Moisson.

- g) Au-delà de la zone agglomérée, les villes secondaires et les zones rurales et forestières de la région de Paris

La description qui vient d'être faite intéresse, dans le schéma directeur, l'agglomération actuelle (1.200 km<sup>2</sup>) et les extensions d'urbanisation prévues (1.000 km<sup>2</sup>), soit moins de 20 % de la superficie de la région de Paris.

A l'extérieur de l'agglomération actuelle et des zones qui seront à terme intégrées dans les développements urbains, le territoire de la région est composé de forêts (20 % de la superficie de la région) et de plaines agricoles à rendement élevé (60 %), et comporte de nombreuses villes, petites ou moyennes, dont le dynamisme renaît depuis 15 ans.

Cette partie de la région va subir, elle aussi, des transformations importantes, pour deux raisons :

- en premier lieu, les facteurs qui poussent à la mutation de l'agglomération parisienne (accroissement du niveau de vie et du besoin d'espace, augmentation de la population) se retrouvent partout et, à des échelles bien sûr différentes, des causes identiques vont produire des effets analogues ;
- le voisinage d'une agglomération aussi puissante et aussi dynamique que celle de Paris n'est pas sans influencer très fortement toutes les zones et toutes les activités proches.

Ce n'est pas dans ce rapport qu'il y a lieu de traiter des problèmes spécifiquement agricoles, sinon pour noter l'importance de l'agriculture sous toutes ses formes en région parisienne, et le maintien de la vocation agricole de 60 % de la superficie de la région. Un chapitre particulier a, d'autre part, été consacré aux sites de loisirs. Seuls seront évoqués ici les problèmes des zones de transition, mi-urbaines, mi-rurales, qui vont se développer, et ceux des villes petites et moyennes de la périphérie.

#### 1. LES ZONES DE TRANSITION

Les axes préférentiels du développement régional sur lesquels les infrastructures, les équipements, les fortes concentrations urbaines seront organisés ont été définis. Mais il ne doit pas exister de coupure brutale entre ces villes et un paysage qui resterait exclusivement rural.

Nombreuses, en effet, sont les constructions ou les activités qui ne peuvent trouver place dans les villes proprement dites : un exemple évident est celui des résidences secondaires ; mais, hors des villes, devront aussi se localiser des habitations individuelles, résidences principales établies sur des propriétés de plusieurs hectares, ou groupées en hameaux ; des clubs, des villages de vacances, parfois même des activités, industrielles par exemple, pour lesquelles de vastes terrains et l'isolement sont nécessaires.

Ces réalisations doivent être contrôlées si l'on ne veut pas compromettre, par l'essaimage de constructions isolées, les sites et les ensembles touristiques régionaux : elles trouveront place dans les « zones de transition ».

Le principe de ces zones est inscrit au schéma directeur ; des études complémentaires en préciseront les contours et les disciplines d'utilisation. Elles accueilleront une urbanisation diffuse et ponctuelle, intégrée au milieu rural et forestier.

#### 2. LES VILLES PETITES ET MOYENNES DE LA PÉRIPHÉRIE

Rambouillet, Etampes, Arpajon, Dourdan, Montereau, Fontainebleau, Provins, Coulommiers, Nemours, Nangis... se trouvent à l'écart des grands axes d'urbanisation définis au schéma directeur.

Chacune de ces villes a une personnalité affirmée, mais, jusqu'à ces dernières années, elles se sont relativement peu développées, l'influence directe de Paris ayant brisé leur expansion au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Certaines ont un passé très ancien, telle Provins, qui compta autrefois plus d'habitants que Paris, ou Dourdan, ville aimée des Capétiens.

Depuis la guerre, toutes ces villes manifestent un renouveau de vitalité, dû à l'implantation de quelques activités industrielles, ou au commerce qui s'y développe pour répondre aux besoins croissants tant de la population rurale, dont le nombre régresse, mais dont le revenu augmente, que des occupants, de plus en plus nombreux et pour des périodes de plus en plus longues, des résidences secondaires. Il en résulte des constructions nouvelles souvent peu en harmonie avec le caractère de ces villes.

Après avoir, dans un premier temps, utilisé les habitations laissées vacantes par l'exode rural, les habitants de l'agglomération parisienne en quête de résidences secondaires prennent maintenant une part très apparente, et parfois prépondérante, dans ce mouvement de construction.

Le schéma directeur prend en compte le développement futur de ces villes, à l'écart des grands secteurs d'urbanisation ; il reste souhaitable que l'expansion de chacune d'elles se fasse suivant sa vocation propre. Deux objectifs doivent être à cet égard recherchés :

- le rythme de développement de la ville et la répartition des nouvelles constructions sur le terrain doivent être conçus de manière à sauvegarder le cœur de ville de l'engorgement, prélude à la destruction, alors que, le plus souvent, ce cœur de ville mérite d'être conservé : un essor démographique trop rapide de la ville ou une disposition des quartiers nouveaux qui les feraient tous dépendre du seul centre existant, point de passage obligé, impliquerait nécessairement la démolition de ce centre, devenu inadapté, pour le reconstruire à une échelle plus grande ;
- le type des constructions ne doit pas constituer une rupture trop marquée avec le caractère de la ville et de son environnement : certains types de logements très élevés devraient à cet égard être proscrits à proximité des villes périphériques.

Au total, et sans qu'il soit possible ni utile de définir des chiffres précis pour chacune d'elles, le schéma directeur prévoit sensiblement un doublement, au cours des trente à quarante prochaines années, de la population de l'ensemble de ces villes.

## h) Paris intra-muros

La constitution progressive de la vaste région urbaine du val de Seine, la création de villes nouvelles en continuité avec l'agglomération d'aujourd'hui, la mise en place de centres urbains rénovés dans la banlieue actuelle, la construction d'un réseau circulatoire moderne irrigant correctement l'ensemble et les diverses parties de l'ensemble, ce schéma qui dessine, pour la fin du xx<sup>e</sup> siècle, une nouvelle étape de l'antique Lutèce, laissent Paris dans Paris ; plus précisément, ces idées directrices, qui seront demain les puissants leviers d'une transformation profonde, n'ont de sens et de portée que si Paris, la Ville de Paris, reste, sinon le centre géographique, du moins le cœur vivant de l'agglomération et de la région à leurs dimensions nouvelles.

Est-ce, pour autant, prôner l'immobilisme de Paris intra-muros ?

Il ne saurait en être question.

Paris ne conservera son rôle de métropole européenne et mondiale que si la Ville sait relever le défi que lui lancent des villes concurrentes (1). Les atouts du passé ne suffiront pas indéfiniment pour qu'y demeurent ou y viennent les sièges d'institutions ou d'entreprises européennes ou internationales ; déjà, depuis vingt ans, faute de s'y être préparé, Paris a perdu des points dans cette compétition pacifique.

De même, Paris ne continuera à remplir sa mission de métropole nationale — dans une France de 75 millions d'habitants disposant de métropoles régionales enfin puissantes — et ne maintiendra ses fonctions de centre-ville — d'une ville dix fois, treize fois, quinze fois millionnaire — que si la qualité des services que rendent ce cerveau et ce cœur, ne se dégrade pas mais au contraire s'affine (2).

Paris ne peut renier la tradition d'innover qui est la sienne. Il faut que Paris, une fois de plus, s'adapte aux exigences modernes de son rôle millénaire (3).

Cela, Paris, aujourd'hui, le sent et le sait. L'efflorescence des idées, l'effervescence des discussions sur ce thème, les premiers efforts de rénovation, les projets en cours de voies nouvelles, autant de preuves de ce début de renouveau.

Avant les débats architecturaux, avant les choix partiels sur tel ou tel quartier, sur telle ou telle tour, sur telle ou telle artère neuve, il faut tenter de voir clair sur l'essentiel des fonctions urbaines que Paris doit exercer, et quelles conséquences sur ces fonctions devrait avoir l'évolution souhaitée de l'agglomération en villes nouvelles et centres urbains nouveaux.

Ce sujet est difficile et l'étude doit en être encore approfondie. Qui ne croit connaître Paris ? Qui n'a son remède-miracle pour remédier aux maux de la ville qu'il aime ? Qui ne s'en forge ainsi une image idéale ? Et pourtant la simplification abusive guette chacun dans ce domaine mystérieux qu'est l'âme d'une ville, surtout l'âme de Paris.

Il ne peut donc s'agir ici que d'esquisser une orientation très générale.

(1) « Il faut en France une ville qui continue à attirer l'Europe ». M. Michel Debré, Premier Ministre, installant le Conseil d'administration du District de la région de Paris le 19 décembre 1961.

(2) « Régulariser la croissance (de Paris), sans pour autant contrarier son rôle de cerveau et de cœur de la France ». M. Georges Pompidou, Premier Ministre, à l'Assemblée Nationale le 13 décembre 1962.

(3) « Paris n'est pas seulement capitale de la France. Elle est le cœur du monde. L'égoïsme ne peut dicter sa conduite, ni l'amour des bonnes affaires. Le sort de Paris intéresse le monde. Puisque cette Europe se fait petit à petit, le souffle de Paris s'amplifiera. De partout, on regardera ce que fait Paris. On assistera à ce beau jour : Paris, ville deux fois millénaire d'où la vie pas un jour ne se retire jamais, Paris emménage les temps nouveaux ». Il y a longtemps que Le Corbusier a écrit cela.

*Fonctions de Paris intra-muros*

Paris doit conserver ce qui, comme ville, constitue depuis des siècles le trait le plus spécifique de son être vivant : la variété des fonctions qui s'y exercent et la richesse des échanges humains qu'elle permet. Montaigne l'évoquait déjà, dans une phrase fameuse, alors que Paris n'occupait que 500 hectares avec 250.000 habitants : « Je ne suis Français que par cette grande cité ; grande en peuples, grande en félicité de son assiette, mais surtout grande et incomparable en variété et diversité de commodités, la gloire de la France et l'un des plus nobles ornements du monde » (1). Trois siècles et demi plus tard — la ville est en surface vingt fois plus grande et abrite dix fois plus d'habitants — Paul Valéry précise : « Il faut chercher un peu plus à fond le caractère essentiel de cet illustre Paris. Il est d'abord à mes yeux la ville la plus complète qui soit au monde, car je n'en vois point où la diversité des occupations, des industries, des fonctions, des produits et des idées soit plus riche et aussi mêlée qu'ici » (2) — et encore « ... C'est pourquoi Paris est bien autre chose qu'une capitale politique et un centre industriel, qu'un port de première importance et un marché de toutes valeurs, qu'un paradis artificiel et un sanctuaire de la culture. Sa singularité consiste d'abord en ceci que toutes ces caractéristiques s'y combinent, ne demeurent pas étrangères les unes aux autres. Les hommes éminents des spécialités les plus différentes finissent toujours pas s'y rencontrer et faire échange de leurs richesses » (3).

Très tôt très grande ville — depuis le Moyen Age, de loin, la plus grande de France — longtemps, la plus grande d'Europe — jusqu'à la montée de Londres il y a deux cents ans — Paris a vu passer les siècles et le cœur de la ville exerce toujours quatre fonctions cardinales : capitale politique du pays, mère de l'Université, centre religieux, ville marchande et des affaires.

La première de ces fonctions est de temps à autre remise en question et la dernière, si l'on n'y prend garde, pourrait être remise en cause. Quant aux deux autres, personne n'a proposé de déplacer Notre-Dame ni la Sorbonne, qui, dès ses origines, a mêlé les étudiants à la vie de la Cité, au point que ces derniers, aujourd'hui encore, restent très attachés à ce trait spécifique de la forme parisienne de la vie universitaire.

C'est une tentation périodique de désirer que le Gouvernement quitte Paris. Le préconisent tantôt quelques politiques parisiens soucieux d'avoir

(1) *Les Essais*, Livre III, chapitre IX, 1571. Citation reproduite, mais partiellement, sur la statue de Montaigne face à l'entrée de la Sorbonne.

(2) *Regards sur le monde actuel*, « Fonction de Paris », 1927.

(3) *Regards sur le monde actuel*, « Présence de Paris », 1937.

un maire de Paris, tantôt quelques régionalistes fervents, croyant qu'en décentrant la capitale on activerait la décentralisation, tantôt quelques amateurs de capitale neuve au milieu des champs.

Ce dernier objectif, onéreux au surplus, est bien inutilement révolutionnaire : la France, qui n'est point une fédération d'États et dont l'unité nationale est consommée depuis tant de siècles, n'a nul besoin d'une ville dont l'unique vocation serait d'être capitale ; dans une ville de ce type, risquerait de régner cette sorte d'ennui, distingué certes dans ce cas, qui trouve sa source dans la ségrégation en un même lieu d'hommes d'identiques fonctions ; à cause de ce siège solitaire et, pour la France, insolite, les administrations centrales, coupées du réel, seraient bientôt accusées de réglementer de quelque tour d'ivoire.

Quel allègement, d'ailleurs, apporterait à Paris cet enlèvement des fonctions centrales de l'État ? Moins de 10 % des surfaces de bureaux se trouveraient libérées et 50.000 emplois seraient transférés sur les 1.500.000 que compte la ville d'aujourd'hui. Quel traumatisme que cet arrachement pour un si maigre gain d'espace !

Le roi, lui-même, qui, pendant un siècle, a quitté la Ville, y a toujours laissé son administration.

Au demeurant, comme l'exemple de Washington le montre pour New York, les problèmes de l'agglomération parisienne et de sa croissance resteraient à peu près inchangés et cette mutilation dans les fonctions ne modifierait en rien les choix d'aménagement du schéma directeur.

L'âme de la capitale, c'est aussi la charge d'histoire qu'elle recèle et qui se perpétue ; il faut garder Paris capitale politique de la France, en laissant au cœur de la ville les fonctions cardinales que ce cœur séculièrement exerce, dans des pierres anciennes qu'une blancheur retrouvée sait rajeunir (1).

C'est un risque plus subtil, mais aussi plus menaçant, que court Paris, centre d'affaires régional, national, européen et mondial.

Le premier élément de risque est un glissement et un étirement trop prononcé vers l'ouest du centre des grandes affaires. Le Paris financier, le Paris du grand commerce et des sièges sociaux a toujours été rive droite. Mais depuis que le prévôt des marchands s'installait place de

(1) De ce rôle, un juriste du XVIII<sup>e</sup> siècle donne ce beau témoignage : « La ville de Paris est la royale et capitale du royaume, le centre de l'État, le séjour ordinaire des rois et de leur cour, le siège du premier et plus ancien Parlement et de la Cour des Pairs, la ville source des lois, la commune patrie de tous les Français, le pôle de toutes les nations du monde, la France de la France... » (Julien Brodeau, *La Coutume de la Prévôté et Vicomté de Paris*, T. I, p. 2, 1669, cité par Roland Mousnier, Professeur à la Sorbonne, dans *Paris, fonctions d'une capitale*, 1962, p. 71).

Grève, au xiii<sup>e</sup> siècle, la marche vers l'ouest a été continuée : à la veille de la guerre de 1839, le centre s'étirait déjà de la Bourse et de l'Opéra jusqu'à l'Étoile, en un ruban de quatre kilomètres ; l'opération actuelle de la Défense et l'implantation rapide d'immeubles de bureaux le long de l'avenue de Neuilly doublent la longueur de ce centre linéaire. Déjà, au-delà de la Défense, alors que ce nouveau quartier de bureaux modernes entre à peine dans la voie des réalisations, des pressions s'exercent.

Il faut sur ce point dissiper l'équivoque que pourrait engendrer le parti d'aménagement défini pour l'agglomération dans son ensemble et dessiné dans le schéma directeur. Si le double axe principal d'urbanisation a été choisi vers l'ouest pour des motifs d'économie et de géographie à l'échelle de la région parisienne et des régions voisines, il ne s'en suit aucunement une volonté de développer davantage vers l'ouest le centre des affaires de l'agglomération. S'agissant du centre-ville, l'échelle à considérer n'est plus la même et il faut affirmer au contraire la nécessité d'arrêter à la Défense l'extension à l'ouest du centre des grandes affaires et la nécessité à cet égard de rééquilibrer Paris vers l'est.

Les quatre gares principales reliant Paris à tous les pays d'Europe se trouvent très à l'Est dans la ville actuelle, de part et d'autre de l'axe Nord-Sud (1) de la vieille croisée des chemins de la cité d'origine. Les deux aéroports internationaux se trouvent également dans le prolongement de cet axe nord-sud.

Au xix<sup>e</sup> siècle, cette grande croisée a été doublée, en surface, d'artères neuves, grâce à Haussmann, et, au début du xx<sup>e</sup> siècle, redoublée par des voies ferrées souterraines grâce à Bienvenüe. Dans moins de vingt ans, c'est encore dans ce secteur, du Châtelet à la gare de Lyon qu'on retrouvera la croisée nord-sud/est-ouest des voies express en surface, et en souterrain des lignes rapides du réseau régional.

Il serait déraisonnable que ce nœud de moyens de transport, internationaux, nationaux et parisiens, qui est et sera d'une exceptionnelle densité et qu'on ne pourrait placer ailleurs qu'au prix de dépenses sans mesure et sans justification, ne desserve que des quartiers désertés par le centre d'affaires. C'est donc un parti qui s'impose que ce dernier trouve les nouvelles extensions en bureaux modernes — qui lui seront nécessaires et que Paris intra-muros n'offre guère à l'heure actuelle — dans l'environnement de cette grande et multiple croisée et notamment rive droite, dans le secteur de la gare de Lyon.

Ce développement nécessaire et possible corrigera d'ailleurs le second élément du risque que court le centre d'affaires : l'éparpillement. Maintenant que le boulevard périphérique, sur ses premiers tronçons, est en

(1) Rue Saint-Martin sur la rive droite et rue Saint-Jacques sur la rive gauche.

service et que la conviction est acquise que les travaux seront menés avec vigueur jusqu'à leur terme, la tentation se fait jour de localiser des sièges sociaux importants autour de cet « engin » moderne de circulation automobile. Les encombrements du centre, les difficultés d'y accéder et surtout d'y stationner expliquent cette tentation.

Y succomber serait cependant néfaste au bon fonctionnement du cœur parisien des affaires. Sans vouloir pour autant la vie verticale des gratte-ciel new-yorkais ni le vide nocturne de la City de Londres, tout centre d'affaires ne peut fonctionner aisément que si, dans le périmètre de ce centre, les transports sont de courte durée. Il exige donc géographiquement une relative concentration des affaires les plus importantes, ou de leurs sièges sociaux, non pas certes pour toutes les branches de l'activité, mais pour ce que l'on pourrait appeler les secteurs ou les sièges sociaux « horizontaux » — notamment la banque, l'assurance, la bourse, la presse, certaines branches ou certains types de commerce, certains services de l'industrie.

L'éparpillement est un péril : les avantages immédiats pour chacun de disposer d'un espace moins exigu et de meilleures facilités d'accès s'effaceraient rapidement devant l'inconvénient pour tous d'une dispersion aux quatre coins de la périphérie de la ville.

Des exemples montrent, en Europe occidentale, la prévoyance et le courage manifesté par les édiles pour conserver au cœur de leur ville le cœur des affaires qui en fait une métropole.

Pour Paris, il n'est certes pas question, par exemple, de faire retrouver à la rue Quincampoix l'animation bancaire du temps de Law et les affaires ne peuvent pas être la vocation des quartiers historiques « réhabilités », sauf peut-être pour des réunions d'apparat ou de prestige. Mais la nécessité a été trop longtemps méconnue de redonner aux grandes affaires la faculté de créer des bureaux modernes et d'un accès facile du reste de l'agglomération. La grande croisée doit le permettre par un étirement vers l'Est, et cette possibilité est essentielle au fonctionnement de l'agglomération tout entière et au rayonnement du Paris des affaires. C'est un des aspects majeurs d'une politique urbaine qu'on a pu définir comme la reconquête de Paris sur Paris.

Le fait est d'autant plus important pour la France qu'aucune ville de province n'est en état, avant longtemps, de jouer, à l'instar de Paris, un rôle de métropole européenne et mondiale et qu'une baisse du « tonus » de Paris dans ce domaine ne peut que profiter à des villes non françaises.

Que Paris intra-muros, pour conserver ce rôle dans le domaine de l'économie comme dans celui de la culture, se donne un centre recentré, d'accès commode, de nouveaux hôtels modernes, de nouvelles salles de



congrès, plus de télécommunications rapides, ce n'est pas seulement un service indispensable à la ville, à l'agglomération, à la région, c'est un service rendu à la nation.

Une telle mission, depuis tant de siècles assumée avec tant de succès, la constitution des villes nouvelles et d'un réseau de voies express dans toute l'agglomération doit aider Paris, dans les années qui vont venir, à la remplir avec autant d'éclat.

Comment ? En permettant à ce petit espace de moins de 25 km<sup>2</sup> (1) cœur d'une zone urbaine qui demain occupera plus de 2.000 km<sup>2</sup>, non de perdre aucune de ces fonctions essentielles, mais d'affiner l'exercice de chacune (2).

#### *Paris intra-muros et les centres urbains nouveaux.*

On l'a vu dans l'exposé de la situation actuelle : une agglomération de 8 millions d'habitants fonctionnant avec un centre unique, c'est cela qui fait de l'ensemble une « ville monstrueuse » ; c'est cela qui, à la vérité, commence à ne plus fonctionner. Il est temps de sauver Paris, l'intra-muros comme les banlieues. Les centres urbains nouveaux ou rénovés doivent en donner le moyen essentiel, qui, pour la ville de Paris, permettra d'alléger chacune des fonctions qu'elle exerce des tâches les moins nobles, les moins fines, les moins uniques. Cet allègement facilitera, à l'échelle nationale, une décentralisation qui doit vivifier d'abord les métropoles d'équilibre, et, à l'échelle de la région parisienne, un desserrement qui alimentera la vie des centres intermédiaires, cœurs des villes nouvelles comme des « noyaux restructurants » des banlieues.

L'explosion de la zone la plus dense de l'agglomération est, on l'a dit, inévitable ; les constatations journalières montrent qu'elle est déjà commencée. Mais elle a lieu dans le désordre : des sièges sociaux importants partent, au hasard de l'Ouest, dans des banlieues résidentielles, cependant que des entrepôts encombrant Paris ; de grands magasins en mal de stationnement étudient des « shopping centers » à l'américaine en zone rurale ; certains préconisent des villes nouvelles dans les trop rares bois des environs, qui ne seraient jamais que d'énormes cités-dortoirs forestières ; les administrations publiques ou privées manquent de place et certains de leurs employés travaillent dans des conditions étonnantes d'inconfort, mais leurs services mécanographiques occupent

(1) Les fonctions de métropole ne sont en effet exercées que sur moins du tiers du sol de la ville de Paris.

(2) On ne peut tenir que pour « romantique » l'idée de ne donner à Paris intra-muros que la fonction résidentielle avec jardins et lieux de culture : à la limite, une ville-musée dans une cité-dortoir : Paris-la-Morte !

en plein cœur de Paris des mètres carrés d'un prix également étonnant, alors que d'autres éléments de services centraux, qui, eux, devraient se trouver près du responsable, ministre ou directeur général, sont contraints de chercher à la périphérie...

La polarisation sur des centres secondaires devrait permettre d'éviter l'explosion désordonnée, l'éparpillement généralisé.

Le premier geste dans ce sens, courageux et sans doute décisif, est le départ des Halles centrales, à la Villette pour le marché de la viande, et, pour les autres marchés alimentaires de gros, dans le centre urbain à la fois nouveau et rénové, qui, linéairement, s'étendra du carrefour de la Belle-Epine, sur la commune de Rungis, jusqu'à Choisy-le-Roi, et qui comprendra la première gare routière de la région parisienne. Le choix du parti d'urbanisme à prendre par les autorités publiques pour combler le vide des anciennes Halles pose des problèmes très difficiles, mais, fait important qui traduit la compréhension toute nouvelle des questions d'urbanisme, il est déjà acquis qu'il ne s'agit pas seulement de savoir comment seront utilisés les quelques hectares du plateau des Halles, mais bien d'étudier et de décider ce qu'il adviendra de la rénovation de tout l'environnement.

Le maintien du gouvernement de la France dans Paris intra-muros doit avoir comme contrepartie, pourrait-on dire, le tri sévère des services centraux qui y demeureront. Beaucoup d'organes administratifs, bien que faisant partie des administrations centrales ou leur étant rattachés, ne s'occupent que d'exécution et peuvent remplir leur office soit en province, soit dans les centres secondaires de l'agglomération. Un exemple, parmi d'autres, mais bien clair, est celui des services des pensions.

Ce même examen de conscience s'impose à tous les dirigeants des grandes affaires publiques, semi-publiques et privées dans la définition des tâches et la localisation des éléments qui composent leurs sièges sociaux.

Pour d'autres institutions ou organismes à vocation nationale, la question peut se poser de les faire quitter Paris intra-muros (la décision est prise pour certaines grandes écoles, comme Polytechnique, qui iront constituer, avec la faculté d'Orsay, un pôle intellectuel dans la zone sud-ouest de Paris), soit, en cas de création, de les implanter hors de Paris (c'est le cas pour le musée du **xx**<sup>e</sup> siècle, qui se situera au-delà du rond-point de la Défense).

Quant aux administrations, aux organismes, aux services, aux affaires, dont la vocation est de servir avant tout les habitants de la région de Paris, il est rare qu'ils puissent rester à l'échelle humaine s'ils demeurent concentrés en une organisation unique et il est de plus en plus nécessaire, en les fragmentant, de les localiser au plus près de ceux qu'ils servent.

L'Etat vient de montrer l'exemple, nouveau geste courageux et lui aussi décisif, en créant, outre la Ville de Paris, cinq départements nouveaux dans la région, dont les préfectures, centres administratifs regroupant chacun de 2.000 à 3.000 fonctionnaires, seront les pôles créateurs pour les centres urbains nouveaux. Et il faut souhaiter que cet effort pour rapprocher les administrations des administrés se poursuive au niveau, non seulement des services départementaux, ainsi multipliés, mais encore des services locaux, et que, par exemple, tels bureaux des contributions dont les circonscriptions sont en banlieue cessent d'être installés à l'intérieur de Paris.

L'Education Nationale, pour l'enseignement supérieur, entreprend elle aussi cet effort de desserrement, hier avec Orsay, aujourd'hui avec Nanterre, demain avec Villetaneuse, après-demain avec Montesson et Noisy-le-Grand et d'autres emplacements proches du centre des villes nouvelles. Il y a là un facteur capital pour l'animation des centres urbains nouveaux ou rénovés, si l'on prend soin d'étudier attentivement l'implantation des divers bâtiments universitaires pour les marier avec le tissu urbain existant ou à créer. La faculté d'Orsay, ni « campus » ni « quartier latin » n'est pas, jusqu'à présent, une réussite d'urbanisme (1). La constitution de centres urbains intermédiaires devrait permettre la création d'ensembles universitaires, certes de facture moderne, mais conservant la tradition ancienne des étudiants dans la cité.

Occupations militaires comme implantations religieuses, d'ordre régulier plutôt que séculier, ont gardé au cours des siècles beaucoup d'espaces dans Paris contre une densification abusive de l'habitat. Mais, là encore, un examen de conscience ne s'impose-t-il pas, en pensant à la fois aux fonctions exercées, à leur justification actuelle de l'être dans l'intra-muros, et aux besoins d'air et d'espaces libres de la population intra-muros dont on a montré combien elle était dense ?

D'avantage encore, combien d'industries, d'ateliers, de dépôts, d'entrepôts, qui pourraient quitter la ville, et qui, dans les zones d'activités, aux périphéries des villes nouvelles, retrouveront la place qui leur manque dans Paris, tout en donnant aux habitants de ces villes chance de trouver un emploi proche de leur logement. Le mouvement est amorcé, mais avec une lenteur qui s'explique pour partie — comme pour la décentralisation en province — par l'absence de structures d'accueil. Les perspectives ouvertes par le schéma directeur devraient remédier à cet obstacle et faciliter à la Ville de Paris la reconquête d'une partie de son sol.

(1) Cf. *Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne* (n° 1) 1964.

Reste la fonction résidentielle de la ville. Il est souhaitable qu'elle demeure importante, non loin du niveau actuel. Un des charmes de Paris vient de ce que « l'effet de cité » y est moins fort que dans beaucoup de villes étrangères, notamment anglo-saxonnes. Les secteurs à animation nocturne ne sont jamais loin des secteurs à animation diurne, quand ils ne se recouvrent pas, et, dans les uns et les autres, des gens habitent encore les rues voisines. La ségrégation sociale, tout en étant marquée, est sans doute moins prononcée qu'ailleurs. Tous ces traits spécifiques méritent d'être conservés et exigent de lutter d'une part contre un « bourrage » d'habitat dans certains quartiers, comme il s'est passé dans le XVI<sup>e</sup> arrondissement depuis la guerre (1), et contre le départ hors de Paris de trop de gens à faible ou même moyen revenu, départ qui se produirait inéluctablement si les 1.500 hectares qui doivent être rénovés l'étaient uniquement suivant le critère d'une rentabilité financière purement privée. L'artisanat, sous ses diverses formes, doit en particulier continuer à trouver place dans les différents quartiers de la ville. La question, on le sait, est d'une grande complexité.

Telles sont les orientations très générales sur les fonctions de Paris intra-muros qui résultent des idées directrices exprimées dans le schéma directeur de la région et en particulier de l'abandon souhaité du monocentrisme pour une agglomération de 14 millions d'habitants.

#### *Les structures d'urbanisme de Paris intra-muros*

Le plan directeur de la Ville de Paris, qui est en cours de révision, doit en tenir compte, en en tirant les conséquences sur les structures de la ville, tant en ce qui concerne le zonage, la mise en valeur des quartiers historiques, la circulation et les transports, les réserves pour espaces verts et services publics, le règlement d'urbanisme qui définit les densités d'occupation.

N'ayant, dans ce rapport, à traiter de Paris intra-muros qu'au titre de partie centrale de la grande région urbaine de demain, il n'y a lieu d'insister, en ce qui concerne les structures, que sur les axes principaux de circulation, nécessaires pour que le centre de Paris puisse continuer à exercer ses fonctions de centre de toute l'agglomération.

Il est évident que les problèmes de circulation, de transport et de stationnement pour Paris intra-muros devront faire l'objet d'une étude d'ensemble — aussi scientifique que possible —, portant sur le trafic, dans son ampleur et dans ses conditions, prévisible pour les années 1975-1985.

(1) Où l'exiguïté des voiries devient alors plus paralysante qu'ailleurs, cependant que la densité du chauffage au mazout, jointe à celle de la circulation, en fait un des arrondissements où la pollution atmosphérique est la plus intense.

Un réseau de circulation rapide, reliant entre eux, et avec le boulevard périphérique, les principaux centres d'activités sera prévu, de façon à canaliser la circulation rapide en dehors de la voirie existante qui n'est pas adaptée à cette fonction. La création de ce réseau doit contribuer à la sauvegarde des quartiers existants, en évitant d'avoir à en détruire le caractère pour faire face à l'inévitable accroissement des circulations.

Ce réseau primaire permettra d'aménager la voirie existante, libérée de la circulation de transit, afin de la rendre à ses fonctions normales de desserte des quartiers qu'elle traverse.

Parallèlement à l'étude des circulations, l'organisation des transports en commun sera prévue, d'une part, en précisant le tracé des lignes du réseau express régional et, d'autre part, en vue d'améliorer les transports en surface. Cette étude devra être coordonnée avec celle de la circulation automobile, de façon à aboutir à une conception d'ensemble des transports. C'est ainsi qu'il y aurait lieu, par exemple, de faciliter la circulation des autobus par la création de voies réservées et d'encourager l'utilisation des transports en commun, dans les zones où la circulation automobile doit être limitée, par la création de parcs de stationnement d'échange judicieusement disposés.

Le réseau primaire comprendra évidemment les voies rapides qui figurent déjà au plan d'urbanisme directeur de Paris, boulevard périphérique, axe nord-sud avec ses prolongements en direction des portes d'Auber-villiers et d'Italie, les radiales de Vercingétorix, Denfert-Rochereau, Bercy-Rapée, et la pénétration dans Paris de l'antenne de Bagnolet.

Ce réseau devrait être complété de façon à en assurer la continuité, par des liaisons est-ouest :

- au nord de la Seine, entre la gare Saint-Lazare et la gare de l'Est ;
- entre la place de la Concorde et la gare de Lyon ;
- au sud de la Seine, entre le viaduc de Grenelle et l'axe nord-sud, avec, en outre, un raccordement avec l'autoroute de l'Ouest qui doit être prolongé jusqu'au boulevard périphérique.

Il sera également très souhaitable d'étudier les tracés complémentaires suivants :

- radiales supplémentaires dans l'Ouest, notamment entre la gare Saint-Lazare et le boulevard périphérique ;
- liaison Saint-Lazare—Montparnasse.

Ainsi, Paris, allégé des tâches les moins importantes comme les plus encombrantes dans l'exercice de ses fonctions primordiales, restaurant la beauté de ses quartiers historiques, rejetant le choix romantique et iconoclaste de la table rase, se modernisant dans les quartiers à rénover mais conservant dans l'ensemble le volume modéré de ses bâtiments, ponctué ici et là, pour accuser la silhouette de la ville, de quelques édifices plus élevés, acceptant à la fois des voies modernes de pénétration et de rocade avec des parcs de stationnement et une plus stricte discipline de ses transports en faveur des transports en commun multipliés en souterrain et en surface.

Ainsi, Paris se donnera les moyens de remplir, à la mesure des besoins de la fin du siècle :

- son rôle irremplaçable de cœur de sa région urbaine tout entière,
- sa vocation unique de capitale politique, culturelle et économique de la France,
- sa mission partagée de métropole européenne et mondiale.

Ainsi Paris-dans-les-murs, ville plus essentielle, restera la ville la plus complète qui soit au monde.

CHAPITRE II

**LES TRANSPORTS**

## INTRODUCTION

### I. — LES TRANSPORTS DANS LA REGION PARISIENNE

- A. — Les transports de personnes
- B. — Les marchandises

### II. — EVOLUTION DES DEPLACEMENTS

- A. — Les transports de personnes
- B. — Les marchandises

### III. — LES MOYENS DE TRANSPORT ET LES OPTIONS DU SCHEMA DIRECTEUR

- A. — Les moyens de transport aujourd'hui
- B. — Les tendances futures
- C. — Les options du schéma directeur
- D. — Les caractéristiques des réseaux futurs

### IV. — LES RESEAUX DE TRANSPORT DANS LE SCHEMA DIRECTEUR

- A. — Le réseau express régional (R. E. R.)
- B. — Le réseau routier
- C. — Les transports à grande distance

## INTRODUCTION

Le schéma directeur prend en compte une population de 14 millions, supérieure des deux tiers à la population présente de l'agglomération parisienne. Il s'organise sur une superficie double de celle que limite l'actuel périmètre urbain.

A cet élargissement du cadre parisien correspondront des besoins accrus de transport. Sans doute, l'aménagement de la région favorisera l'implantation d'activités variées à proximité des zones d'habitat. Mais la liberté de choisir un emploi, de se divertir ici ou ailleurs, la nécessité des échanges — raison d'être et condition d'existence de la « ville » — impliquent la possibilité d'aller d'un point à un autre et d'y aller aisément. Les voies par lesquelles les habitants de la région parisienne pourront accéder aux principaux centres urbains et à la campagne environnante, celles qui relieront ces centres entre eux, constituent des éléments majeurs de l'ossature régionale.

Le schéma directeur comprend donc une trame nouvelle pour le développement des réseaux de transport. Mais de quels réseaux et de quels moyens de transport ? Dans quarante ans, les habitants de la région parisienne disposeront d'au moins trois fois plus de voitures particulières qu'aujourd'hui. Le nombre de ces voitures sera, par personne, à peine moins élevé qu'aujourd'hui aux Etats-Unis, où la suprématie de l'automobile a dominé l'évolution urbaine des vingt dernières années. Faut-il abandonner la région parisienne à une transformation semblable, ou faut-il orienter son expansion en ménageant la possibilité d'un recours efficace à divers moyens de transports ?

Le choix ne porte pas seulement sur une politique des transports. Dans une large mesure, il détermine les principes mêmes de la future organisation urbaine. Pour définir une telle option, il est d'abord nécessaire d'examiner les habitudes actuelles et d'apprécier leurs transformations probables. La première partie de ce chapitre est consacrée à cet examen. Les éléments du choix que le schéma directeur a dégagés seront ensuite exposés, précédant la description des principaux axes de transport envisagés dans la région parisienne.

## I. — LES TRANSPORTS DANS LA REGION PARISIENNE

Qu'il s'agisse d'aller à son travail, de rendre une visite, d'annoncer une nouvelle ou de livrer un colis, il n'est guère d'acte de la vie qui n'implique le transport d'une personne, d'une marchandise ou d'un message.

### A. — Les transports de personnes

En moyenne, au cours d'une journée, un habitant de l'agglomération parisienne effectue à peine moins de deux déplacements (1), par un moyen de transport. Si l'on considère que bien des personnes — enfants, vieillards, inactifs — ne quittent habituellement pas le voisinage de leur domicile, c'est un nombre au moins double de déplacements qu'il faut — toujours en moyenne — attribuer à celles qui voyagent effectivement. L'incessant va-et-vient qui anime journallement la région est fait de quelque 15 millions de déplacements, mettant en œuvre les différents moyens de transports.

#### a) Les migrations alternantes

Parmi ces mouvements, les allers et retours quotidiens du domicile au bureau ou à l'usine, les « migrations alternantes », occupent une place importante. En 1962, plus de deux millions et demi de personnes, soit les deux tiers de la population active, travaillaient en dehors de leur arrondissement ou de leur commune de résidence. Contrairement à une opinion courante, les mouvements de la banlieue vers Paris ne dépassaient pas 800.000. La situation pouvait se résumer ainsi : sur cent actifs

(1) Sans tenir compte des déplacements à pied ; un aller et retour est compté pour deux déplacements.

habitant en banlieue, en moyenne 37 trouvaient à s'employer sur place (1) ; 31 venaient travailler à Paris ; la plupart des autres avaient un emploi dans une commune voisine de celle où ils habitaient.

Dans l'ensemble près de la moitié des travailleurs n'avaient pas à faire un trajet supérieur à la demi-heure, en y incluant le temps des parcours terminaux effectués à pied. Mais en revanche, environ 20 % perdaient plus d'une heure à se rendre de leur domicile à leur lieu de travail.

#### b) Les relations d'affaires

L'exercice des activités professionnelles requiert de nombreux autres déplacements que les allers et retours quotidiens entre le domicile et le lieu de travail. Malgré le progrès des télécommunications, il nécessite d'innombrables contacts personnels, que ce soit pour négocier des contrats ou présenter des collections, pour échanger des idées, donner conseils et directives, rassembler ou distribuer « l'information » — au sens le plus large du terme. Pourtant, le nombre des déplacements auxquels les relations d'affaires donnent naissance est encore mal connu dans la région parisienne. Seules quelques données fragmentaires permettent d'en évaluer l'importance : ainsi, les bureaux privés des VIII<sup>e</sup> et IX<sup>e</sup> arrondissements de Paris reçoivent en moyenne 40 visiteurs par jour pour 100 employés (2). Les enquêtes routières organisées par le service des Ponts et Chaussées de la Seine aux portes de Paris (3) ont également montré que 40 % des conducteurs interrogés se déplaçaient pour leurs affaires.

Les déplacements professionnels restent pour l'essentiel cantonnés dans les limites de la région. Mais les voyages en province n'en sont pas moins nombreux. Une enquête effectuée par la S. N. C. F. en 1961 indique l'échelle des besoins : les voyages d'affaires alimentent 36 % du trafic des grandes lignes. Appliqué aux 30 millions de voyageurs qui, en 1963, sont partis des gares parisiennes pour la province ou l'étranger, ce pourcentage permet d'évaluer à quelque 10 millions le nombre des

(1) Sauf quelques cas particuliers, ce pourcentage variait en 1962 entre 25 % et 46 % selon les communes de résidence.

(2) « Etude des déplacements engendrés par les immeubles de bureau ». Enquête réalisée par la Société d'études techniques et économiques dans 343 bureaux pour le compte de la Délégation générale au District de la région de Paris.

(3) Enquête de circulation Paris-Nord 1959 ; les chiffres cités s'appliquent aux mouvements du sud vers le nord, que leur destination soit proche ou lointaine. Mais les voyages à longue distance ne représentent que 4 % de l'ensemble des déplacements.



déplacements professionnels issus annuellement de la région parisienne, et utilisant le train. Il faudrait encore y ajouter l'apport, mal connu, des autres moyens de transport, vraisemblablement de l'ordre de 7 à 8 millions (1).

#### c) Les achats et les affaires personnelles

La population de la région vient à Paris, et dans quelques centres attractifs qui émergent en banlieue, pour y faire ses achats, à l'exception des plus quotidiens, ou pour y régler quelque affaire personnelle. C'est encore une source d'animation et de mouvements. Les observations très partielles qui ont été recueillies au cours de diverses études permettent d'estimer approximativement la fréquence de ces achats. Chaque jour un million de personnes s'acheminent vers un centre de la région parisienne, puis regagnent leur domicile. Paris en attire une grande part : ses habitants d'abord, et bon nombre des résidents de banlieue qui y ont leur emploi ; le reste de la population y vient aussi pour ses achats les moins courants, d'autant plus souvent qu'elle est plus proche de la capitale, qu'elle lui est mieux reliée ou qu'elle est plus riche, et selon la qualité et la variété des commerces qu'elle trouve au voisinage de sa résidence.

#### d) Les loisirs et les relations sociales

Aller au travail, exercer sa profession, acheter sont aujourd'hui, parmi les ressorts de l'activité urbaine, ceux qui alimentent la plus grande part des transports de pointe, non seulement parce qu'ils donnent naissance à des mouvements nombreux, mais parce que ces mouvements sont orientés vers des centres privilégiés et qu'ils s'accumulent au cours de quelques heures de la journée.

Pour être plus dispersés, les déplacements motivés par les loisirs, par les relations sociales et les activités culturelles n'en doivent pas moins retenir l'attention. Les recherches en ce domaine ont été plus qualitatives

(1) Une enquête effectuée en novembre et décembre 1962 sur les lignes aériennes a montré que 74 % des passagers se déplaçaient pour des raisons professionnelles. Même si l'on considère que ce pourcentage est plus élevé que la moyenne annuelle, on peut estimer qu'en 1962 les relations d'affaires ont donné naissance à quelque 3 millions de déplacements en avion, au départ ou en provenance de Paris. A cela s'ajoutent les mouvements d'avions privés : environ 12.400 mouvements en 1964 sur les aérodromes d'Orly et du Bourget ; 400 sur les autres aérodromes de la région, en excluant le trafic de plaisance.

que quantitatives. Elles révèlent cependant l'importance des relations familiales, que le desserrement de la population rend de plus en plus tributaires des transports. Elles montrent aussi que les promenades à la campagne ont la faveur des habitants de la banlieue autant que des Parisiens. Les forêts de la région, quelques sites privilégiés sont particulièrement fréquentés, et l'on sait à quelles difficultés croissantes se heurte leur desserte par un réseau routier déjà insuffisant pendant les fins de semaines.

Les attaches familiales des Parisiens débordent largement les limites régionales. Elles se matérialisent par de nombreux voyages en province, plus nombreux que les départs en vacances, contrairement à l'opinion commune : 38 % des voyageurs de grande lignes du réseau ferré se déplacent pour des raisons diverses, dont une grande partie, semble-t-il, est d'ordre familial ; 20 % seulement voyagent pour des loisirs. Mais la concentration de ces derniers pendant de courtes périodes de l'année rend cet exode spectaculaire : les trois quarts des Parisiens partent en vacances, et presque la moitié des départs se situent au cours de la première quinzaine d'août.

Voici donc le fourmillement de l'agglomération parisienne réduit à ses principaux éléments : un tiers des déplacements est constitué par les migrations alternantes ; un autre tiers, moins bien connu, est consacré aux affaires et aux achats. Le reste revient aux loisirs, aux activités sociales, et à ces multiples déplacements qui défient l'analyse, reflétant la variété des goûts et la diversité de la vie urbaine.

## B. — Les marchandises

### a) A l'intérieur de la région

L'intense brassage qui anime la ville met en mouvement non seulement des hommes, mais aussi des marchandises : le tonnage transporté journalièrement par fer sur la section la plus chargée de la ligne de grande ceinture atteint 78.000 tonnes, maximum enregistré sur les lignes françaises. Sur les routes nationales, les véhicules lourds représentent 8 % de la circulation en dehors des agglomérations.

Dans la zone urbaine, il n'est guère de magasin qui ne reçoive ses livraisons au moins une fois par semaine, et plus souvent deux fois ou davantage. Ces livraisons engendrent une importante circulation de camions qui soulève de difficiles problèmes d'exploitation, illustrés par les résultats d'une enquête récente : dans le centre de Paris, 45 % des

voitures de livraison sont contraintes de s'arrêter en stationnement illégal. De plus, l'industrie parisienne fait appel à de nombreux sous-traitants, auxquels elle confie une production d'appoint ou des travaux spécialisés. Les produits semi-finis, parfois les matières premières, circulent des uns aux autres, d'autant plus fréquemment que les délais rigoureux de livraison ne permettent pas de regrouper ces livraisons et obligent à transporter un tonnage souvent inférieur à la capacité des véhicules.

## b) Les échanges extérieurs

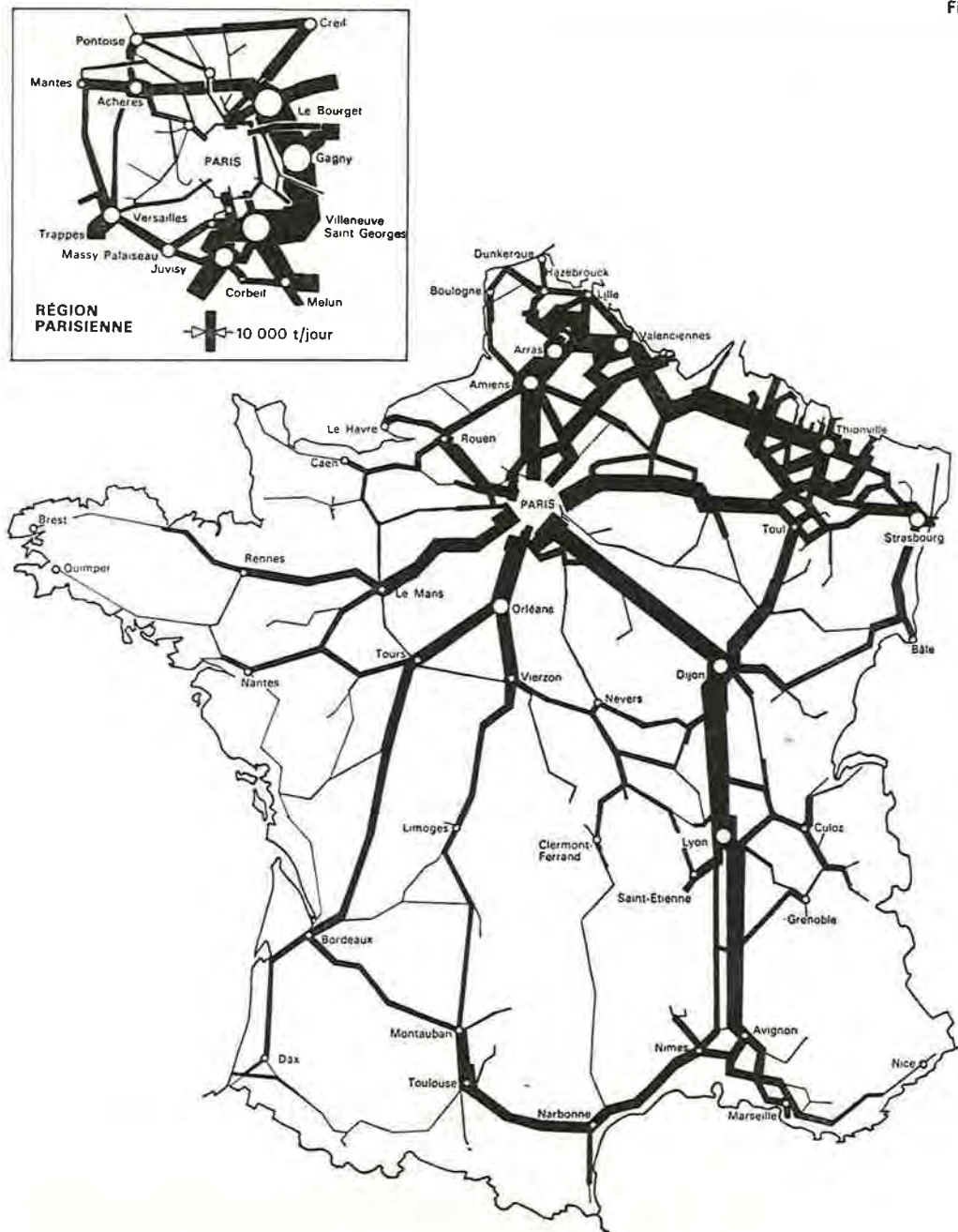
Géné, gênant, mais indispensable dans l'agglomération, le transport des marchandises devient, entre Paris et la province, l'expression la plus tangible des besoins d'échange entre la région et le reste du territoire national : l'un des traits dominants des cartes illustrant la circulation des marchandises est l'importance, quel que soit le mode de transport, du réseau rayonnant depuis Paris, irrigant la France autant qu'il est alimenté par elle. Quelques chiffres montrent mieux encore l'ampleur du phénomène. Ainsi, les 30 millions de tonnes de marchandises transportées par fer en provenance ou à destination de la région parisienne représentaient 13 % du tonnage acheminé par la S. N. C. F.

Parallèlement le trafic des ports de la région était voisin de 33 millions de tonnes en 1964 (à titre de comparaison, celui du Havre atteignait 27 millions de tonnes, celui de Rouen 11 millions de tonnes [1]). S'y ajoutaient les 3 millions de tonnes d'hydrocarbures transportées par oléoduc du Havre à Paris.

Le tonnage transporté en 1960 par camions lourds (charge utile supérieure à 6,5 t) entre Paris et la province atteignait 13 millions de tonnes, soit 9 % du tonnage transporté en France à des distances supérieures à 50 kilomètres (2).

Enfin, la région de Paris est un centre de transit important. Elle le doit en partie à la structure des réseaux de transport, voulue par la politique centralisatrice de la fin du siècle dernier. Mais elle le doit aussi à sa situation géographique qui en fait le point de passage naturel des courants de marchandises circulant des bassins industriels du Nord et de l'Est vers l'Ouest, le Centre et le Sud-Ouest.

- (1) Si le trafic des ports de Paris et celui du Havre sont assez voisins en tonnage, il faut préciser que leur nature est très différente. Alors que les importations d'hydrocarbures dominent au Havre, les minéraux et les matériaux de construction constituent la part la plus importante des marchandises chargées ou déchargées dans les ports parisiens.
- (2) Les axes d'échange les plus importants relient Paris aux régions proches : Picardie (1,8 million de tonnes), Nord (1,4), Haute-Normandie (1,3), et à la région Rhône-Alpes (1).



TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES - 1963  
Débit journalier par section de ligne

10.000 tonnes transportées



## II. — EVOLUTION DES DEPLACEMENTS

Que l'augmentation de la population parisienne suffise à rendre compte de besoins de transport accrus, c'est là un fait d'évidence, mais ce serait sous-estimer les besoins futurs que de les attribuer seulement, ou même sans doute principalement, à cette évolution démographique. Même si la population cessait d'augmenter, les habitants de la région se déplaceraient plus souvent et plus loin. Leur niveau de vie va s'élever ; disposant d'un plus haut revenu, ils voudront vivre mieux. Il leur faudra plus d'espace, des services meilleurs et plus nombreux. Les heures consacrées au travail diminueront ; peut-être chaque jour, certainement chaque fin de semaine, le temps réservé aux loisirs s'allongera d'autant.

Plus que la pression démographique, ces transformations que nul ne met en doute vont peser sur la demande de transports. Il est peut-être ambitieux d'en vouloir aujourd'hui mesurer tous les effets. Au moins faut-il tenter d'esquisser les tendances les plus importantes.

### A. — Les transports de personnes

Vers la fin du siècle, si rien ne vient troubler l'évolution en cours, l'agglomération parisienne devra posséder des réseaux de transport capables de supporter non plus la charge de 15 millions, mais peut-être celle de 30 à 35 millions de déplacements journaliers.

Ces chiffres peuvent paraître démesurés. S'appliquant à une population de 14 millions, ils ne sont basés pourtant que sur 2,2 à 2,5 déplacements quotidiens par personne. Si la moyenne parisienne est aujourd'hui légèrement inférieure à 2, elle est largement dépassée dans les villes américaines (2,9 dans la banlieue new-yorkaise, 2,7 à Saint-Paul et Minneapolis, 2,2 à Chicago où le chiffre pris en compte dans les prévisions pour 1980 est de 2,5) et, en Europe même, dans les pays scandinaves (2,5 à Copenhague).

La multiplication des transports n'affectera pas également les divers types de déplacements. Leur répartition géographique, aussi, se modifiera en même temps que la distribution de la population et des emplois.

Comme d'autres métropoles, Paris intra-muros voit sa population diminuer au profit de la banlieue. La rénovation des vieux quartiers denses contribue d'ailleurs à ce desserrement : la ville de Paris a perdu 100.000 habitants de 1954 à 1962. Même si le rythme des départs devait se ralentir — et il est actuellement plus faible que celui de nombre de villes comparables à notre capitale (1) — Paris perdrait encore probablement le dixième de sa population.

L'évolution envisagée pour ses activités est différente. Certes Paris, tout en restant le plus grand centre d'emplois de la région, ne sera plus aussi dominant, mais, très probablement, le nombre d'emplois s'y maintiendra constant ou croîtra légèrement d'ici à la fin du siècle (100.000 à 200.000 emplois de plus).

Dans la région urbaine, hors de Paris, viendront sans doute habiter près de 6 millions d'habitants nouveaux. Il est prévu d'y localiser un peu plus de deux millions d'emplois, portant le rapport entre emplois et population active de 78 à 83 %.

### a) Les migrations alternantes

1. Augmentation globale. — C'est d'abord sur les déplacements entre domicile et lieu d'emploi que ces transformations exerceront leur influence. Mais leur effet sera probablement plus sensible sur la répartition géographique des migrations alternantes que sur leur nombre.

(1) Voici par exemple l'évolution constatée dans quelques grandes métropoles :

VILLE	ZONE CONSIDÉRÉE	PÉRIODE	TAUX ANNUEL de diminution de la population.
Paris .....	Ville de Paris (85 km <sup>2</sup> ).....	1954-1962	— 0,42 %
Londres ....	La majeure partie du Comté de Londres (161 km <sup>2</sup> ).....	1951-1961	— 0,33 %
New York..	Comtés de New York, Kings, Hudson (370 km <sup>2</sup> ).....	1950-1960	— 0,77 %
Chicago ....	178 km <sup>2</sup> dans la ville de Chicago.	1950-1960	— 1,19 %
Stockholm ..	Ville « intérieure » (34 km <sup>2</sup> ).....	1950-1960	— 1,94 %
Milan .....	Jusqu'à « la nouvelle ceinture » (30 km <sup>2</sup> ).....	1951-1961	— 0,10 %
Amsterdam.	Jusqu'aux limites de 1940 (48 km <sup>2</sup> ).....	1950-1963	— 1,29 %

Certes, le développement simultané de l'habitat et des activités hors du centre de l'agglomération offrira de nouvelles possibilités de travail à proximité des résidences. Mais la nature de nombreux établissements industriels proscrit leur implantation au voisinage immédiat des lieux habités ; l'augmentation de la taille des entreprises et leur regroupement géographique dans des zones spécialisées laisseront subsister une certaine distance entre domicile et lieu de travail.

De même, la constitution de nouveaux centres urbains suscitera le développement d'activités tertiaires en banlieue, mais ces activités seront justement concentrées, leur groupement étant la condition indispensable de leur succès.

En serait-il autrement que la mobilité de la main-d'œuvre et le libre choix de l'emploi assureraient la persistance des migrations alternantes au sein de la banlieue : dans les communes où les emplois sont suffisants en nombre pour occuper toute la population résidente, il subsiste une part importante d'actifs — presque toujours supérieure à la moitié — qui vont travailler hors de leur commune. Tel est par exemple le cas de Saint-Denis, où résidaient en 1962 43.600 personnes actives et où se trouvaient localisés 48.000 emplois. Pourtant, 52 % de ces actifs habitant Saint-Denis travaillaient hors de Saint-Denis. C'est qu'il ne suffit pas de disposer d'un grand nombre d'emplois ; il faut encore que leur variété réponde à celle de la population.

Ainsi la liberté de choisir le lieu de sa résidence selon ses goûts et ses moyens ne s'accordera jamais parfaitement avec les impératifs économiques qui orientent l'implantation des activités.

2. Répartition géographique. — Dans l'ensemble donc, l'augmentation des migrations alternantes devrait rester voisine de celle des emplois (55 %). Mais leur progression ne sera pas la même partout.

Hors de Paris, la population et les emplois vont sensiblement doubler au cours des quatre prochaines décennies. Les migrations entre banlieues vont donc s'intensifier : de 800.000 aujourd'hui, elles dépasseront sans doute 1,8 million à la fin du siècle.

De nombreuses personnes actives trouveront à s'employer au voisinage de leur résidence : la proportion de celles qui, hors de Paris, travaillent dans la commune où elles résident, est restée stable de 1954 à 1962 ; il est probable que cette proportion évoluera peu, car la plupart des activités situées dans les zones d'habitat sont des services destinés aux besoins les plus constants de la population et les emplois correspondants varient sensiblement comme cette population. Le nombre des habitants de banlieue travaillant dans leur commune de résidence pourrait ainsi augmenter, passant de près de 1 million en 1962 à 1,9 million environ vers l'an 2000.

Dans Paris, la diminution de la population résidente, alliée à une légère augmentation des emplois, suffit à expliquer la progression prévisible des déplacements de la banlieue vers le centre. Le nombre des personnes habitant en banlieue et travaillant à Paris pourrait être supérieur de 30 à 40 % à ce qu'il est aujourd'hui. De 800.000 en 1962 il s'accroîtrait de 200.000 à 300.000 d'ici à la fin du siècle.

Cette estimation implique un notable ralentissement des tendances récentes. Entre les deux derniers recensements les migrations alternantes vers Paris ont augmenté à peu près comme la population (19 % pour les migrations, 20 % pour la population). Au cours des quatre prochaines décennies, elles devraient progresser moitié moins vite que la population à l'extérieur de Paris (environ 40 % pour les migrations, 102 % pour la population).

Quelques indices d'évolution permettront de mieux fixer le sens des transformations envisagées d'ici à la fin du siècle :

Le nombre des personnes actives résidant en banlieue serait multiplié par 1,9.

Parmi ces actifs :

- ceux qui travaillent dans leur commune de résidence augmenteraient dans le rapport de 1 à 2 ;
- ceux qui travaillent en banlieue, hors de leur commune d'origine, augmenteraient dans le rapport de 1 à 2,5 ;
- ceux qui travaillent à Paris augmenteraient dans le rapport de 1 à 1,4.

Les valeurs proposées ne prétendent certes pas à la précision. Elles dégagent cependant le phénomène essentiel pour l'organisation des transports urbains : les migrations de banlieue à banlieue sont appelées à prendre la prépondérance dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Dès lors, l'armature principale des réseaux ne peut plus seulement converger vers Paris. Il faut qu'elle soit complétée par des liaisons entre banlieues ou du moins que les ramifications des grandes voies radiales, routières ou ferroviaires s'étendent à l'échelle régionale pour drainer de manière efficace les centres d'activité répartis en banlieue.

L'existence d'un réseau de transports assurant des relations commodes entre ces centres — et pas seulement entre le cœur de l'agglomération et le reste de la région urbaine — est d'ailleurs indispensable pour favoriser la diffusion d'une grande diversité d'activités hors de Paris.



## b) Les relations d'affaires

1. *Dans la région.* — L'augmentation des relations d'affaires est assurément liée à celle des activités économiques, dont la progression des emplois fournit un indice très approximatif. Mais, dans ce cadre général d'évolution, bien des transformations peuvent en infléchir le cours. Plusieurs phénomènes tendent à l'accélérer.

— Les contacts personnels qui motivent les relations d'affaires sont surtout le fait du personnel de direction et d'encadrement dans l'industrie, des responsables des entreprises de services, en un mot de ceux que les sociologues américains ont appelé « les cols blancs » ; or ces « cols blancs » doivent se multiplier et tout concourt à accentuer leur augmentation préférentielle dans Paris intra-muros.

— De même, la difficulté que les grands services publics et privés éprouvent à satisfaire leurs besoins d'expansion dans Paris peut les inciter à se diviser, la partie du personnel la plus attachée par ses fonctions au centre parisien y demeurant tandis que les autres fonctions seraient exercées ailleurs.

A l'inverse, le progrès des techniques de gestion, l'usage plus rationnel des télécommunications et l'emploi de la télévision pourraient diminuer le nombre des contacts personnels ou s'y substituer. L'exemple du téléphone qui, jusqu'à présent, a accru la facilité de prendre rendez-vous plus qu'il n'a supprimé de rencontres, montre néanmoins que les effets du progrès ne vont pas toujours dans le sens escompté.

Les facteurs d'accélération semblent donc l'emporter, et resteront probablement prédominants au cours des prochaines décennies.

Ainsi, dans l'ensemble, il paraît raisonnable d'envisager une augmentation des relations d'affaires dans la région un peu plus rapide que celle des emplois. Mais il ne faut pas se dissimuler que cette appréciation tient surtout compte de l'évolution la plus immédiatement prévisible.

2. *Entre la région et l'extérieur.* — Les liaisons professionnelles entre Paris et l'extérieur connaîtront en outre une recrudescence marquée. En province, l'expansion décentralisée de l'industrie et de certains services appelle des échanges plus fréquents avec les centres de décision parisiens. Une enquête effectuée en 1960 (1) auprès de 300 établissements industriels récemment créés a montré qu'en moyenne, pour 1.000 travailleurs employés en province, le personnel de direction et les cadres voyageaient

(1) « L'influence sur la localisation industrielle des facteurs relatifs aux transports ». Enquête de la Société d'études techniques et économiques.

près de 900 fois par an entre l'établissement provincial et Paris, qu'ils relèvent de cet établissement ou du siège parisien. La fréquence des voyages s'accroît d'ailleurs notablement pour les usines installées dans les régions proches (1).

La multiplication des liaisons ferroviaires rapides qui permettent de traiter des affaires dans la plupart des grandes villes françaises en une journée au départ de Paris, l'essor rapide d'Air Inter (son trafic a presque quadruplé de 1961 à 1963) confirment ces tendances.

L'expansion des relations entre Paris et les capitales étrangères n'est pas moins significative. Elle explique en grande partie la croissance du trafic aérien (3,6 millions de voyageurs à Orly et au Bourget en 1960, 5,8 millions en 1964) qui conduit à envisager l'ouverture d'un nouvel aéroport dans une dizaine d'années, de même qu'elle a encouragé le développement du réseau ferroviaire transeuropéen et la création d'un système d'autoroutes internationales.

## c) Les achats et les affaires personnelles

L'élévation prévisible du niveau de vie ne semble pas avoir une incidence notable sur les liaisons professionnelles. Elle favorisera en revanche une forte augmentation des déplacements motivés par les achats : elle permet de satisfaire plus largement les besoins, elle en crée de nouveaux ; elle accroît enfin la mobilité des acheteurs.

L'expérience acquise à l'étranger, qu'il serait imprudent de transposer sans réserve, fournit quelques ordres de grandeur : lorsque le nombre de voitures par famille (indice à la fois d'un niveau de vie et d'une mobilité) passe de 0,4 à 1, c'est-à-dire lorsqu'il est multiplié par 2,5, la fréquence des visites aux magasins quadruple. Aussi, la part des déplacements motivés par les achats dans l'ensemble des déplacements faisant appel à un moyen de transport a presque doublé en vingt ans dans certaines villes américaines.

Il ne fait guère de doute que la région parisienne connaîtra une évolution semblable. Mais la modernisation des modes de distribution, les modifications éventuelles des habitudes d'achats (les Parisiens pourraient par exemple acheter moins souvent de plus grandes quantités de marchandises) peuvent ralentir la progression des déplacements auxquels ces achats donnent lieu.

(1) 1.900 en Champagne, 1.700 dans le Nord et la Picardie, 1.500 en Bretagne, 1.300 dans le centre de la Bourgogne.

Aujourd'hui, le nombre de déplacements (1) par famille et par jour, auxquels les achats et les affaires personnelles donnent naissance doit être voisin de 0,6. Les comparaisons avec d'autres métropoles conduisent à prévoir qu'il s'approchera de l'unité vers la fin du siècle (2). Si l'on adopte ce chiffre moyen, il faut estimer que les mouvements motivés par les achats et les affaires personnelles augmenteront dans le rapport de 1 à 2,5 au cours des quatre prochaines décennies. Cet indice n'a, certes, qu'une valeur approximative. Il illustre en tous cas l'effort particulier que la desserte des centres urbains va exiger d'ici à la fin du siècle.

#### d) Les loisirs et les relations sociales

Les loisirs et les relations sociales vont évidemment se développer dans les années à venir. Il faut noter que la faveur que connaîtront ces activités qui touchent à de multiples aspects de la vie urbaine dépend dans une large mesure de la qualité des équipements socio-culturels, de sports et de loisirs qui seront mis à la disposition de la population.

La diffusion de la télévision semble diminuer l'attrait des centres de distraction proprement urbains au point que, dans les villes américaines les moins bien pourvues à cet égard, la part des transports nés de la fréquentation de ces centres de distraction a sensiblement diminué au cours des dix dernières années. Mais la création de centres nouveaux répartis dans toute la région, mettant les équipements socio-culturels à la portée d'une plus large part de la population, peut atténuer la désaffection dont souffrent les loisirs urbains.

Les effets contraires d'un meilleur équipement et de la télévision rendent toute prévision hasardeuse. En revanche l'essor des loisirs de plein air est certain. Il devrait être spectaculaire s'il faut en juger d'après l'évolution observée aux Etats-Unis. A population constante, on y prévoit que les excursions de loisir augmenteraient de 30 % au cours des quinze prochaines années, et doubleraient d'ici à la fin du siècle. Le camping, les sports nautiques se développeraient encore plus rapidement puisqu'ils seraient en l'an 2000 pratiqués trois fois plus qu'aujourd'hui.

(1) Rappelons qu'un aller et retour est compté pour deux déplacements, et que seuls sont comptés les déplacements utilisant un moyen de transport.

(2) Il est un peu inférieur à 0,5 à Londres, approche 1 à Chicago, où les prévisions pour l'année 1980 l'estiment voisin de 1,2. A Saint-Paul et Minneapolis, où deux études de circulation ont été effectuées, il est passé de 0,7 en 1949 à 1,5 en 1958.

Les enquêtes effectuées en région parisienne sont moins exhaustives que les études américaines. Elles n'en laissent pas moins présager une évolution semblable, liée à la fois à l'élévation du niveau de vie, à la diminution du temps consacré au travail, et à un besoin d'évasion d'autant plus accentué que l'accroissement de la population urbaine va de pair avec celui des contraintes inhérentes à la vie de groupe.

Dès aujourd'hui, c'est pendant les fins de semaine que le réseau routier supporte la circulation de pointe la plus intense, et les chemins de fer, dont les heures de charges maximum coïncidaient jusqu'à présent avec les retours du travail, voient leur trafic du dimanche augmenter rapidement. Pour les voyages plus lointains, la période des vacances est devenue le temps des plus mauvaises conditions de transport : routes congestionnées, gares de chemin de fer surchargées.

#### B. — Les marchandises

L'évolution des transports de marchandises est étroitement liée à celle de l'économie de la région et celle-ci sera de plus en plus déterminée par l'étendue du marché de consommation — 8,5 millions de consommateurs aujourd'hui, 14 millions demain, avec des besoins multipliés par 3 environ.

Autant que les besoins croissants de la région parisienne, le développement économique de la province concourt à intensifier les échanges entre l'une et l'autre. Le prolongement des tendances envisagées par la Commission nationale d'aménagement du territoire pour 1985 fournit quelques ordres de grandeur. D'ici à la fin du siècle, le tonnage transporté par route pourrait quintupler ; le trafic des ports pourrait tripler, tandis que les oléoducs reliant le Havre à Paris supporteraient une charge considérable (elle devrait être multipliée par 5 entre 1962 et 1970). Enfin, le tonnage acheminé par fer serait sans doute multiplié par 2,5 ou 3.

A l'intérieur de la région, il est plus difficile d'estimer l'évolution des transports de marchandises. La croissance des livraisons aux entreprises est liée à celle des emplois ; mais elle ne lui est pas nécessairement parallèle. L'organisation des entreprises va se modifier ; les activités qui constituent l'économie parisienne vont évoluer différemment et elles ne sont pas également génératrices de transports de marchandises.



La ligne d'évolution des livraisons à la clientèle est mieux définie : elle devrait être fortement croissante : environ 7 % des clients fréquentant des commerces occasionnels (par exemple : chemisier, maroquinier, magasins de chaussures) se font livrer leurs achats à domicile. Mais, pour les grands magasins, le pourcentage atteint 17 % ; il dépasse 20 % pour les commerces de luxe, et ce qui est aujourd'hui le fait de la clientèle la plus riche devrait devenir à long terme l'habitude du plus grand nombre.

Transports de personnes ou transports de marchandises, dans tous les domaines la croissance est certaine. Les connaissances acquises, même vagues sur bien des points et trop imparfaites pour autoriser mieux qu'une analyse qualitative des besoins, permettent de discerner les traits les plus importants de l'évolution future.

— Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne connaîtront sans doute pas l'évolution la plus spectaculaire. Ils resteront cependant parmi les plus déterminants, comptant pour un peu plus de 20 % dans l'ensemble des déplacements journaliers. Concentrés au cours de quelques heures de pointe, épreuve quotidienne de plusieurs millions de travailleurs — environ quatre millions vers la fin du siècle —, ils exigent un effort d'équipement et de modernisation qui doit porter sur tous les réseaux de transport.

— Les achats, les loisirs, d'une manière générale les activités qui ne sont pas liées au travail seront les principaux facteurs d'accroissement de la demande de transport.

Qu'il s'agisse des migrations alternantes ou des achats et des activités de loisir, la diffusion de la population et des emplois hors de Paris donnera une importance de plus en plus marquée aux relations de banlieue à banlieue, particulièrement orientées vers les centres urbains dont le schéma directeur propose le développement.

Parallèlement, les besoins d'évasion vers la campagne environnante, les échanges avec la province, requièrent une ouverture de plus en plus large de la région parisienne vers l'extérieur.

### III. — LES MOYENS DE TRANSPORT ET LES OPTIONS DU SCHEMA DIRECTEUR

Les mouvements de personnes et de marchandises vont donc se multiplier dans la région parisienne, comme vont s'intensifier les échanges de celle-ci avec l'extérieur. Mais prévoir cette croissance n'est pas tout. Pour aller au-delà de quelques centaines de mètres, il faut aujourd'hui — et il faudra demain mieux qu'aujourd'hui — disposer de moyens de transport ainsi que d'infrastructures sur lesquelles les véhicules puissent circuler à l'aise et sans risque.

La trame de ces infrastructures est proposée par le schéma directeur. N'y figurent toutefois que les plus déterminantes : celles qui doivent relier les centres autour desquels s'articule la future organisation urbaine, celles que des progrès techniques, de nouvelles méthodes d'exploitation pourraient difficilement remettre en cause au cours des prochaines décennies.

Dans cette perspective, les réseaux les plus importants sont ceux destinés au transport des personnes. Agents et moyens de l'expansion urbaine, ils constituent l'un des éléments majeurs de l'aménagement régional. A eux seuls est consacrée la suite de ce chapitre. Les équipements particuliers aux transports de marchandises — gares routières, centres de transit, etc. — ne sont pas pour autant négligés par le schéma directeur ; ils trouveront place dans les zones réservées aux activités, aux abords des grandes voies de circulation, et les études sont en cours pour les localiser.

Comment les moyens de transport sont-ils actuellement utilisés dans la région parisienne ? Comment pourraient-ils l'être au cours des prochaines décennies ? Quels choix sont proposés dans le schéma directeur ? Voilà les questions auxquelles il faut maintenant tenter de répondre.

## A. — Les moyens de transport aujourd'hui

### a) Les moyens existants

1. *Le réseau ferré.* — Pendant longtemps, le réseau ferré de la région parisienne — chemin de fer de banlieue et réseau métropolitain (1) — a servi de modèle à celui d'autres grandes villes. Mais, largement construit avant la première guerre mondiale, ce réseau ferré n'a guère évolué jusqu'à une date récente. Seules quelques lignes métropolitaines ont été prolongées au-delà de l'enceinte parisienne (onze prolongements ont été construits, sur les quinze décidés en 1929) et les principales améliorations ont porté sur l'électrification du réseau suburbain.

Or, l'urbanisation de la région parisienne, d'abord orientée le long des principales lignes de banlieue, a peu à peu gagné les larges interstices non desservis, de telle sorte, que le réseau ferré ne répond plus aux besoins de l'agglomération. S'il est dense dans Paris à quelques lacunes près, il n'est guère de lignes qui n'y soient saturées, au moins dans leur partie centrale. Le matériel, dont 83 % date d'avant-guerre, est le plus souvent utilisé au-delà de sa capacité (2) pendant les heures de pointe ;

(1) La S. N. C. F. exploite environ 970 kilomètres de lignes de banlieue. Le réseau métropolitain comprend 170 kilomètres de lignes auxquels s'ajoutent les 36 kilomètres de la ligne de Sceaux. En 1963, les statistiques de transport faisaient apparaître les chiffres suivants :

	NOMBRE de voyageurs par an.	NOMBRE de voyageurs × km/an.	LONGUEUR moyenne des voyages.
S. N. C. F. ....	338 millions.	5 milliards.	14,9 km.
Méto .....	1.182 millions.	6,3 milliards.	5,3 km.
Ligne de Sceaux....	48 millions.	0,4 milliard.	8,5 km.
Ensemble.....	1.568 millions.	11,7 milliards.	»

(2) Cette capacité est d'ailleurs calculée en admettant de 78 à 86 % de voyageurs debout.

le bruit, la presse, l'inconfort sont le lot quotidien du million de personnes employées à Paris, qui, à ces heures, voyagent sur le réseau métropolitain.

Presque toutes les lignes de banlieue sont orientées vers le centre de l'agglomération, et c'est seulement sur les grandes radiales que la fréquence des trains atteint un niveau satisfaisant. Les relations entre certaines zones périphériques et Paris ne sont pas assurées, particulièrement dans l'est et le sud-ouest ; partout, les liaisons de banlieue à banlieue sont à peu près inexistantes.

2. *Le réseau routier.* — Quant au réseau routier, des plans ont été conçus en 1934 pour l'adapter au développement de la circulation automobile et à la croissance urbaine. Ils prévoyaient la construction de 3.300 kilomètres de voies nouvelles, parmi lesquelles figuraient 115 kilomètres d'autoroutes (5 autoroutes : ouest, sud, est, nord et nord-ouest).

La crise, puis la guerre, ont empêché de réaliser ces projets et seule l'autoroute de l'Ouest a vu le jour avant 1940. Il a ensuite fallu attendre 1960 pour que s'ouvre le premier tronçon de l'autoroute du Sud, nouveau chaînon d'un système routier à l'échelle de l'agglomération. Encore ce premier effort fut-il timide et destiné à faciliter les liaisons lointaines plutôt qu'à desservir la banlieue.

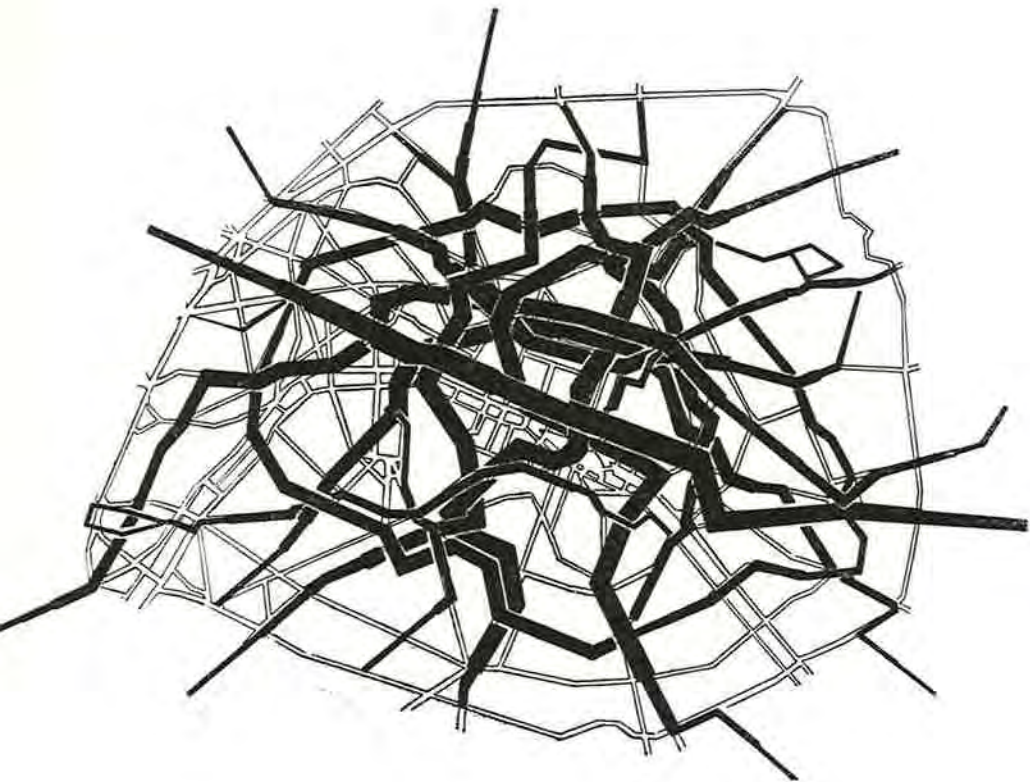
Dans Paris, dans les communes périphériques les plus peuplées, des mesures ont été prises pour régulariser la circulation, de maigres moyens ont été mis en œuvre pour apporter les améliorations locales les plus pressantes et les plus aisées à réaliser. Mais l'effet de ces actions partielles s'est rapidement dissipé, évitant seulement de franchir la limite précaire de l'intolérable.

Les autobus qui circulent dans Paris (en 1963 le parc comprenait 1.197 véhicules) parcourent difficilement douze kilomètres à l'heure, parfois moins, et la régularité du service est sans cesse troublée par les embouteillages. En banlieue (2.023 autobus en 1963), dont la desserte a été constamment renforcée pour faire face aux besoins d'une population croissante (1), les performances sont plus satisfaisantes (environ 20 kilomètres à l'heure) ; mais elles se dégradent chaque jour. De plus, en dehors des heures de pointe, l'espacement des voitures est souvent trop grand pour assurer mieux qu'une desserte de fortune. Il en est ainsi des lignes de rocade, qui sont pourtant le seul moyen de transport collectif actuellement disponible pour relier entre elles les différentes zones de banlieue.

(1) Le nombre de voitures au kilomètre est passé de 63 millions en 1952 à 74 en 1962, tandis que le nombre de voyageurs transportés augmentait de 389 à 444 millions par an.



Fig. 19



TRAFIC A L'HEURE DE POINTE SUR LES LIGNES DU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN - 1960


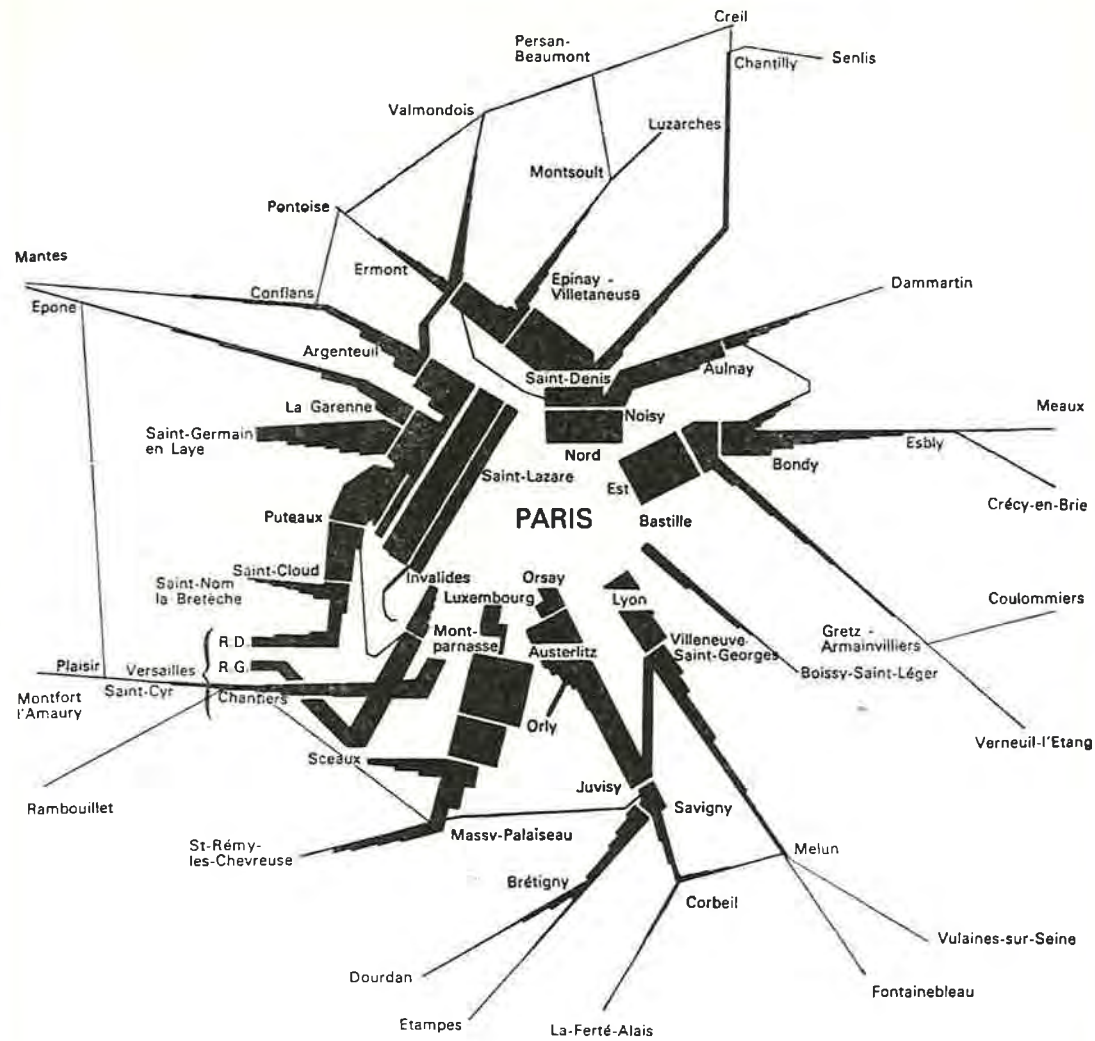
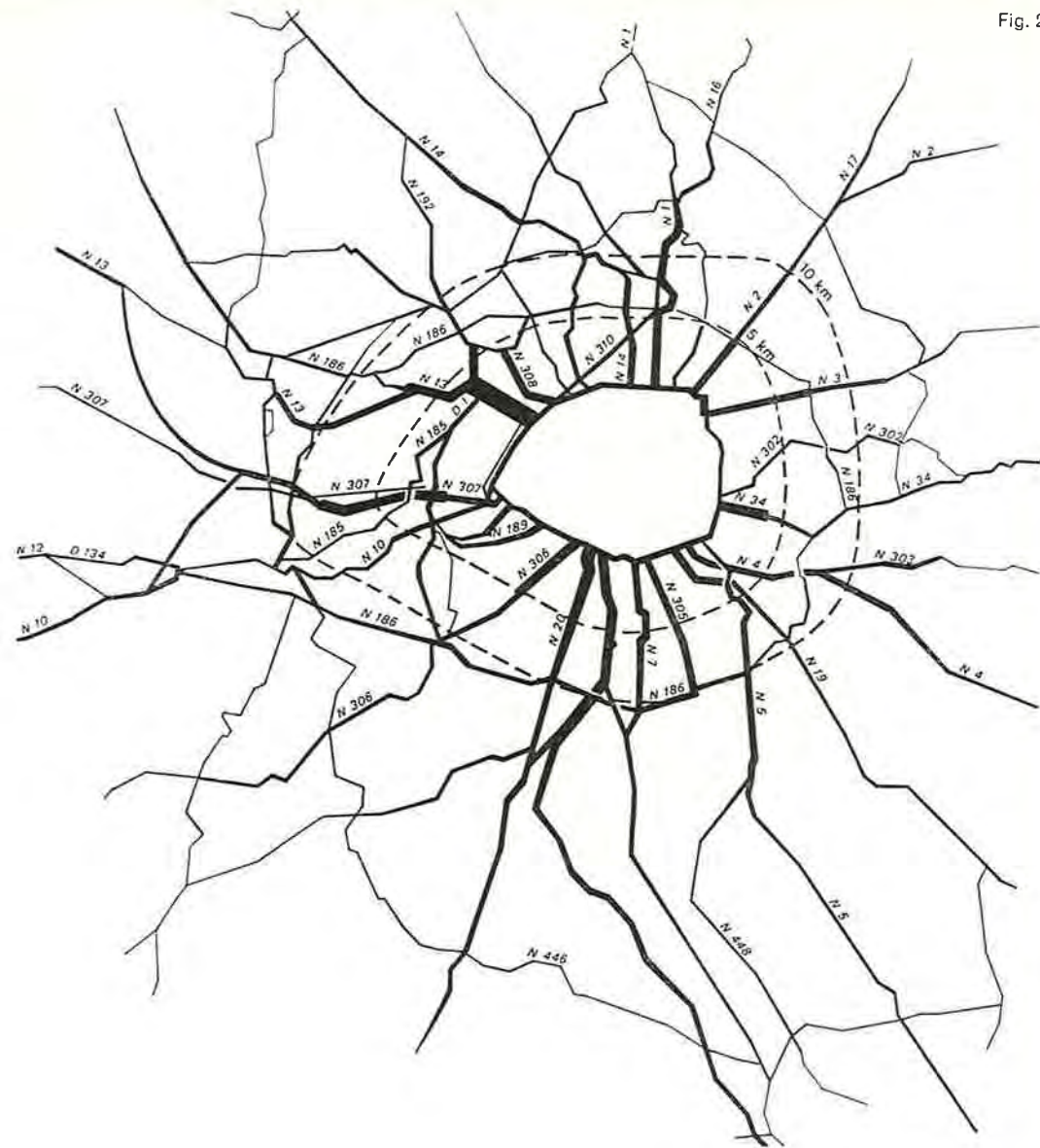
 100 voyageurs/minute

Fig. 20



TRAFIC VOYAGEURS DE LA BANLIEUE DE PARIS (VOIE FERRÉE) - 1963

 15.000 voyageurs par jour



Restent les transports individuels ; en 1964 la région de Paris comptait 1.700.000 voitures particulières, soit une pour un peu plus de 5 habitants (1). De 1955 à 1960 — dates des deux derniers recensements sur les routes nationales — la circulation automobile a augmenté de 31 % dans le département de la Seine, de 42 % dans celui de Seine-et-Oise et de 47 % en Seine-et-Marne. On sait à quelles difficultés se heurte cette circulation croissante : lenteurs, embouteillages de plus en plus nombreux et de plus en plus éprouvants, insuffisance des places de stationnement.

### b) L'utilisation des moyens de transport

En définitive, quel que soit le moyen de transport, le choix des usagers ne peut aller au plus commode ou au plus agréable, mais seulement au moins contraignant. Leur appréciation varie d'ailleurs suivant leur niveau de vie et leur activité, suivant le but et l'heure de leur déplacement, suivant la zone dans laquelle ils ont à circuler.

(1) Au 1<sup>er</sup> janvier 1964, le parc des véhicules immatriculés dans la région parisienne se répartissait comme suit :

PARC DES VÉHICULES IMMATRICULÉS DANS LA RÉGION PARISIENNE AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1965				
	Véhicules à deux roues à moteur *	Voitures particulières *.	Camions et camionnettes *.	Autobus et autocars *.
Seine .....	813,3	1.172,5	215,1	7,8
Seine-et-Oise ..	317,3	418,3	77,6	1,4
Seine-et-Marne .	76,4	96,2	27	0,4
Total .....	1.207	1.687	319,7	9,6

\* Nombre en milliers.

Pour les véhicules automobiles, la répartition par départements est incertaine, les immatriculations n'étant pas toujours faites dans le département où se situe le domicile personnel des propriétaires.



Voici, par exemple, comment, en 1960, les personnes actives se rendaient à leur travail.

MOYENS DE TRANSPORT UTILISES EN 1960  
POUR SE RENDRE AU TRAVAIL SUIVANT LE LIEU D'EMPLOI

LIEU D'EMPLOI	PAS de transport ou déplacement à pied.	TRANSPORTS publics.	TRANSPORTS PRIVÉS			TOTAL
			Total.	Dont automobile*	Dont « deux roues ».	
Paris .....	23,7 %	63,9 %	12,4 %	9,3 %	3,1 %	100
Couronne urbaine...	32,9 %	34,5 %	32,6 %	13,6 %	19 %	100
Couronne suburbaine	51 %	11,7 %	37,3 %	9,1 %	28,2 %	100
Agglomération .....	28,2 %	50,6 %	21,2 %	11,1 %	10,1 %	100
Extérieur .....	28,5 %	15,6 %	55,9 %	20,7 %	35,2 %	100
Région .....	28,3 %	50,2 %	21,5 %	11,1 %	10,4 %	100

\* Comprend les conducteurs et passagers de voitures particulières, et les personnes transportées par leur employeur. Le tableau originel publié par l'I.N.S.E.E. n'indique dans cette colonne que les conducteurs de voitures particulières.  
Source I.N.S.E.E.: les déplacements journaliers des travailleurs dans l'agglomération parisienne.

Ce tableau montre à l'évidence à quel point la qualité des dessertes publiques et la difficulté de la circulation automobile modifient le choix des moyens de transport. Les possibilités offertes par les différents réseaux font plus : elles orientent aussi le choix du lieu de travail ; pour éviter un changement de métro ou d'autobus, les habitants de banlieue qui travaillent à Paris se concentrent le long des lignes qui les relient directement à leur gare d'arrivée (1).

Au centre de Paris, les déplacements d'affaires se font souvent à pied (45 %), avantage de la concentration parisienne. Lorsqu'un moyen de transport est utilisé, les transports en commun et les transports individuels sont sollicités à égalité.

Pour les achats faits dans Paris, la faveur va à l'automobile, même dans les quartiers proches des grandes gares de banlieue. Elle est utilisée par les deux tiers de la clientèle (87 % dans les magasins de luxe, 47 % dans les commerces occasionnels).

(1) Selon l'I.N.S.E.E., 28,3 % des personnes actives n'utilisent pas de moyen de transport pour se rendre à leur travail, 55 % en utilisent un seul, 16 % en utilisent deux, 1 % en utilisent trois. Mais ces statistiques ne distinguent pas les ruptures de charge sur un même réseau.

Il en est probablement de même hors de Paris — où les données font défaut — bien que le niveau de vie de la clientèle qui fréquente de préférence les centres de banlieue soit sans doute en moyenne moins élevé que celui des acheteurs parisiens.

Enfin, la plus grande mobilité que procure l'automobile en fait l'instrument privilégié des loisirs. Ceux-là même qui ne peuvent se permettre d'utiliser quotidiennement un véhicule personnel en réservent l'usage aux fins de semaine.

Tel est donc l'homme urbain, à la recherche d'une manière de liberté. S'il lui faut travailler, il accepte les promiscuités et les contraintes des transports en commun. Décide-t-il un déplacement auquel il est moins astreint — un achat, une affaire — il est plus attentif à s'isoler dans le confort souvent illusoire d'un véhicule individuel. Et c'est ce véhicule, de préférence à tout autre, qu'il choisit pour s'évader ou se détendre.

## B. — Les tendances futures

Les activités les plus librement choisies — acheter, se divertir — vont prendre une place croissante dans la vie urbaine, donnant un rôle de plus en plus important aux formes de transport qui confèrent la plus grande mobilité à leurs utilisateurs. Mais des types nouveaux de véhicules, des modes nouveaux de locomotion ne vont-ils pas apparaître avant la fin du siècle et se répandre au point de bouleverser et les habitudes de vie et les principes d'aménagement urbain ?

### a) Les moyens de transport

Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, les progrès spectaculaires accomplis dans le domaine des transports ont accru la rapidité ou la liberté de mouvement. Selon que le gain a été à l'avantage de l'une ou de l'autre qualité, son influence a été différente sur la croissance des villes et sur les formes urbaines.

Lié à une infrastructure rigide et à de lourdes installations terminales, favorisant la multiplication des activités au voisinage du centre en même

temps qu'il provoquait l'étirement des banlieues le long de ses voies, le chemin de fer a accentué la structure radio-linéaire des grandes agglomérations plus qu'il ne l'a modifiée.

Libre dans ses mouvements, l'avion n'en est pas moins tributaire d'aérodromes dont les dimensions croissent encore avec la puissance des appareils. Si la création de ces aérodromes a parfois suscité l'implantation de zones d'activités dans leur voisinage, elle n'a pas sensiblement infléchi les directions préexistantes de l'expansion urbaine (sauf, peut-être, localement, en raison des servitudes et des nuisances nées du trafic aérien), et moins encore les modes d'urbanisation.

Asservis à leurs équipements terminaux, destinés par l'ampleur des investissements mis en jeu à être d'abord des moyens de transport collectifs, le train et l'avion ont donc permis des déplacements plus rapides, et par là, certes, plus aisés. Mais ils ne permettent pas, à eux seuls, d'aller n'importe où.

Véhicule individuel, l'automobile peut au contraire circuler sur la voirie commune, même si l'augmentation de sa vitesse rend plus impérieuse la création d'une infrastructure spécialisée qu'elle emprunte sur une partie de ses parcours. Plus que la rapidité, l'automobile procure à son utilisateur une grande liberté de mouvement. C'est cette liberté qui a commencé de transformer les villes, ouvrant à l'urbanisation les baies que les banlieues filiformes du passé ont laissé subsister entre elles, conquérant, au-delà, les zones rurales pour les peupler de résidences secondaires.

Ainsi, l'évolution des formes urbaines dépend plus des progrès réalisés dans la liberté des mouvements que de l'accroissement des vitesses. Pour que demain s'accomplisse une nouvelle transformation radicale, il faudrait qu'on inventât un moyen de locomotion individuel, accessible à la plupart des citadins, plus rapide que l'automobile et, surtout, pratiquement affranchi de toute infrastructure. En un mot, il faudrait qu'à la suite des transports collectifs les transports individuels puissent conquérir la troisième dimension.

Alors qu'on parle d'avions à décollage vertical, cette hypothèse n'est peut-être pas invraisemblable. Mais si l'engin nécessaire était inventé avant la fin du siècle, il est peu probable que sa diffusion serait alors suffisante pour remettre en cause, à cette échéance, la forme des villes que l'on peut aujourd'hui concevoir. Malgré l'accélération du progrès, la mise au point d'un véhicule dont la sécurité doit être rigoureusement garantie, et dont la fabrication exigerait de lourds investissements, serait nécessairement longue. Ce véhicule devrait ensuite trouver de nombreux acquéreurs : l'expérience de l'automobile montre qu'il y faut du temps.

Le schéma directeur n'a donc pas pris en compte un bouleversement profond des modes de transport urbain. Il n'en reste pas moins que des innovations de portée plus limitée sont possibles.

— Des « aéroglesseurs » (véhicules portés par un « coussin d'air ») sont à l'étude et doivent faire prochainement l'objet de réalisations expérimentales. Ils conviendraient, semble-t-il, à des transports en commun rapides qu'on peut imaginer reliant Paris à Rouen et au Havre, par exemple.

— De nouvelles techniques d'exploitation peuvent modifier sensiblement les conditions d'utilisation des véhicules existants. Ainsi, des études ont été entreprises en divers pays pour assurer le guidage automatique des automobiles. Il a été envisagé d'utiliser ce système pour constituer des trains d'autobus, circulant à intervalles très rapprochés sur les autoroutes, se dispersant ensuite sur différents circuits pour assurer commodément les dessertes locales sans rupture de charge. Il faudrait d'ailleurs un nombreux personnel pour donner à ces convois une capacité équivalente à celle d'une ligne ferroviaire.

— Dans un autre domaine, si des moteurs électriques devaient se substituer aux moteurs à essence sur les automobiles, une des difficultés majeures de ce qu'on appelle l'urbanisme souterrain serait levée.

Ces innovations ne seraient assurément pas sans incidence sur la vie de la région parisienne. Mais, qu'elles s'accommodent de la voirie traditionnelle ou qu'elles exigent une infrastructure nouvelle, elles ne conduisent pas à proposer pour les réseaux de transport futurs des tracés fondamentalement différents de ceux qu'exige le développement des moyens de locomotion utilisés aujourd'hui. Il suffit — mais ceci est fondamental — que ces tracés soient conçus assez largement pour permettre les aménagements éventuels qu'entraînerait leur adaptation à de nouveaux engins ou à de nouveaux procédés d'exploitation.

Dans ces perspectives, la diffusion de l'automobile reste le phénomène qui marquera le plus immédiatement l'évolution des formes urbaines.

## b) Le fait de la voiture individuelle

Le désir de posséder une voiture est si répandu qu'il ne fait guère de doute que le nombre de véhicules automobiles croîtra fortement en région parisienne. Il est probable qu'il s'y trouvera près de 5 millions de voitures particulières vers la fin du siècle, c'est-à-dire trois fois



plus qu'aujourd'hui. Comme aux Etats-Unis maintenant, il y aurait sensiblement une voiture par famille. C'est dire que, si le progrès économique s'accélère, ce chiffre peut être dépassé.

Parallèlement, les déplacements qui augmenteront le plus sont ceux dont la voiture particulière est l'instrument favori : les achats, les loisirs. Pour le travail même, la multiplication des emplois hors de Paris accroîtra les relations de banlieue à banlieue, où la densité urbaine plus faible qu'au centre de Paris permet une utilisation plus large des transports individuels. Est-ce dire que l'utilisation de véhicules individuels augmentera aussi vite que leur possession ? C'est moins sûr. L'exemple américain montre que, même dans un pays où l'automobile s'est acquis une sorte de suprématie, son utilisation varie largement en fonction de la concentration urbaine, et de la qualité des transports en commun. Les deux plus grandes agglomérations américaines, celles de New York et de Los Angeles, fournissent les exemples extrêmes. Le tableau suivant indique, par exemple, la part des déplacements entre le domicile et le lieu de travail (migrations alternantes) qui est effectuée en voiture dans les deux villes, comparée à la densité de population et au taux de motorisation.

PART DES MIGRATIONS ALTERNANTES EFFECTUEE EN VOITURE PARTICULIERE, DENSITE ET TAUX DE MOTORISATION A NEW YORK ET A LOS ANGELES (1960)

	POPULATION de la zone métropolitaine (1) (milliers).	DENSITÉ		TAUX de motorisation (véh./ménage).	PART des migrations alternantes effectuée en voiture (2).	
		Zone métropolitaine (hab./ha).	Ville centrale (hab./ha).		Lieu de travail dans la zone métropolitaine.	Lieu de travail dans la ville centrale (3).
New York...	10.695	19,4	96	0,64	30,9 %	20,2 %
Los Angeles.	6.743	5,4	21,9	1,21	81,5 %	75,3 %

(1) Standard metropolitan statistical area.

(2) Rapportée à l'ensemble des migrations alternantes, y compris celles effectuées à pied (environ 10 %).

(3) Dans les banlieues américaines, le pourcentage des migrations alternantes effectué en voiture par les personnes travaillant dans ces banlieues n'est jamais inférieur à 60 %.

Ainsi, dans deux villes d'importance assez comparable, dont la population jouit d'un revenu de niveau semblable, le taux d'utilisation de la voiture individuelle varie, pour une même catégorie de déplacements, dans le rapport de 1 à 2,6, alors que le taux de motorisation ne varie que de 1 à 1,9. D'une ville à l'autre, les différences résultent d'un choix : choix d'un type d'urbanisation, choix d'une politique de transport.

Prendre en compte l'avènement de l'automobile, ce n'est donc pas nécessairement s'y asservir, et Los Angeles, si souvent cité comme exemple de la ville pour l'automobile n'est pas, en ses étendues à peine différenciées, l'aboutissement inéluctable de cet avènement ; une telle ville est le résultat d'une option, l'expression de traits nationaux ou peut-être seulement régionaux, dans lesquels nous ne nous reconnaissons pas.

De même, l'organisation future des transports dans la région parisienne suppose un choix, conditionné par la croissance de sa population, par la diffusion de l'automobile, mais aussi par son histoire.

### C. — Les options du schéma directeur

#### a) Le centre de l'agglomération

Les circonstances historiques de l'expansion parisienne ont fait du centre de la capitale l'un des lieux du monde occidental où la population et les emplois sont rassemblés avec la plus forte densité : dans les dix premiers arrondissements parisiens, 351 habitants à l'hectare, soit 15 % de plus qu'à Manhattan ; 431 emplois à l'hectare, moins qu'au centre de New York (1.040), mais plus qu'à Londres (368).

Sans doute la densité de population va-t-elle décroître comme dans le centre de la plupart des grandes métropoles, celles des emplois peut-être se stabiliser. L'évolution prévisible n'est en tous cas pas suffisante pour qu'à l'intérieur de la partie la plus dense de l'agglomération les choix en matière de transports puissent être sensiblement différents de ce qu'ils sont aujourd'hui. Pour que l'automobile y ait plus largement accès, il faudrait percer de très nombreuses nouvelles voies, créer les parcs de stationnement et les garages en quantité suffisante. Mais le coût de telles opérations en limitera certainement le nombre bien en-deçà de ce qui serait nécessaire pour modifier substantiellement la répartition des voyageurs entre transports individuels et transports collectifs. L'importance des démolitions à prévoir, la préservation des sites imposent des contraintes non moins impérieuses.

On pourrait certes songer à créer un réseau routier souterrain. Tant que des piles à combustion n'auront pas remplacé les moteurs à essence des automobiles, cette solution n'offrira que des possibilités limitées.

La circulation dans le centre de l'agglomération continuera donc à dépendre des transports en commun. Leur amélioration en est d'autant plus urgente : recherche d'un plus grand confort sur le réseau ferré, réorganisation du réseau d'autobus en fonction des mesures à prendre pour faciliter leur circulation, peut-être en leur réservant des voies interdites aux autres véhicules.

## b) Les nouvelles zones d'urbanisation

Hors de l'agglomération dense, et notamment dans les zones dont l'urbanisation est prévue par le schéma directeur, le problème se pose différemment. Le choix des densités, celui des structures urbaines laissent une grande liberté dans l'organisation des transports, à l'exception de ceux qui devront assurer les relations entre les zones nouvelles et l'agglomération existante. Si l'on voulait, par exemple, permettre à toutes les personnes qui viennent travailler à Paris de s'y rendre en voiture, il faudrait construire une cinquantaine d'autoroutes à quatre voies dans chaque sens (1).

Les parcs de stationnement nécessaires couvriraient l'équivalent d'une ceinture continue de 500 mètres de large, autour de Paris (2). Une entreprise aussi dévastatrice serait-elle physiquement possible qu'elle ne pourrait être réalisée d'ici la fin du siècle.

Les relations entre l'agglomération existante et ses futures extensions devront donc avoir recours aux transports en commun. Pour assurer ces liaisons, le schéma directeur prévoit de compléter le réseau ferré régional, et notamment ses lignes radiales. L'aménagement routier de

(1) 800.000 migrants de banlieue viennent quotidiennement à Paris. Leur nombre croîtra probablement jusqu'à 1.100.000. En comptant 1,4 personne par voiture, et en admettant que 40 % de ces véhicules circulent à l'heure de pointe, il faudrait acheminer un peu plus de 300.000 voitures, alors que la capacité d'une autoroute à quatre voies est de l'ordre de 6.000 à 7.000 véhicules par heure.

(2) Dans l'hypothèse où les 1.100.000 migrants venant travailler à Paris utiliseraient une voiture, avec une moyenne de 1,4 personne par véhicule, près de 800.000 voitures afflueraient quotidiennement aux portes de Paris. 80.000 y pénètrent aujourd'hui. En admettant que ce nombre puisse doubler, et soit ainsi porté à 160.000 voitures, c'est quelque 640.000 voitures qu'il faudrait accueillir dans des parcs situés à la périphérie.

la région permettra d'améliorer aussi les dessertes par autobus, que les progrès éventuellement réalisables dans l'exploitation des lignes routières rendront peut-être beaucoup plus attractifs qu'aujourd'hui. Néanmoins, même si les progrès techniques permettent d'envisager des liaisons par autobus intensives entre le centre de Paris et la périphérie, leur développement restera limité par la difficulté d'assurer la diffusion correcte de ces autobus au cœur de la zone la plus dense de l'agglomération.

C'est finalement la desserte par fer qui paraît la mieux adaptée aux relations entre les nouvelles zones d'urbanisation et Paris. Ces zones étant disposées sur quelques axes privilégiés, la même desserte peut être utilisée pour les liaisons entre banlieues situées le long de ces directions de peuplement.

Les villes nouvelles prévues par le schéma directeur se trouvent ainsi drainées par une ligne axiale de chemin de fer, offrant une grande capacité de transport. Elles n'en sont pas moins conçues pour une large utilisation de l'automobile. Leur densité sera dans l'ensemble modérée, de l'ordre de 60 à 80 habitants à l'hectare, leur infrastructure sera généreusement tracée.

Cette liberté dans le choix des moyens de transport à l'intérieur des villes nouvelles ne devrait pourtant pas conduire à une utilisation anarchique et partout exclusive de l'automobile. Pour qu'au centre de ces villes règne l'animation qu'on vient aujourd'hui chercher au cœur de Paris, il faut y créer une certaine concentration d'activités. Il faut que l'homme d'affaires puisse y côtoyer l'acheteur et le promeneur, que chacun puisse y satisfaire son besoin de participer à la foule.

Nécessité économique ou nécessité sociale, la concentration requise ne s'accorde pas à tous les impératifs d'une circulation totalement automobile. Pour accéder à ce centre, il faudra peut-être que le visiteur accepte de laisser sa voiture dans un garage du voisinage, à quelques centaines de mètres du lieu où il voudra se rendre ; ou bien il préférera utiliser les transports en commun, sans doute des autobus, qu'il faudra en tout cas organiser à l'usage de ceux qui ne possèdent pas d'automobile ou ne pourront la conduire.

Les villes nouvelles ne seront pas seulement reliées à Paris. L'unité de la région parisienne implique des échanges de banlieue à banlieue d'autant plus nombreux, a-t-on dit, que la population et les emplois vont se multiplier à la périphérie de l'agglomération. De ces échanges, l'automobile sera l'instrument de prédilection. Aussi, hors de Paris, le réseau routier doit-il permettre d'aller aisément de n'importe quel point à n'importe quel autre, d'où la conception d'un réseau maillé, assurant la diffusion de la circulation automobile dans l'ensemble de la région urbaine.



Comme à l'intérieur des villes nouvelles, l'aménagement d'une infrastructure régionale conçue pour l'automobile n'exclut pas l'organisation de transports collectifs pour assurer les liaisons interurbaines. D'une part, des autobus pourront aisément circuler sur les autoroutes de rocade ; d'autre part, il suffira de compléter le réseau ferré, destiné surtout aux relations radiales, de quelques lignes tangentielles le long des principaux axes extérieurs à Paris, pour qu'il puisse aussi servir aux échanges les plus importants, de banlieue à banlieue.

Les options du schéma directeur peuvent donc se résumer ainsi :

- à l'intérieur de Paris, et dans la proche banlieue densément peuplée, la priorité est donnée aux transports collectifs ;
- les nouvelles zones urbaines sont conçues pour l'utilisation dominante de l'automobile, mais des possibilités de transport en commun sont également offertes à l'intérieur de chacune des zones : par fer, le long de l'axe urbain principal ; par route (autobus) pour les autres dessertes internes ;
- les relations entre le reste de la région urbaine et Paris sont assurées préférentiellement par les transports en commun ;
- hors de Paris, un réseau routier maillé permet l'utilisation dominante de l'automobile pour les échanges interurbains. L'organisation d'un système de transports collectifs sur ce réseau routier, complété, pour les liaisons les plus importantes, par quelques lignes ferroviaires tangentielles, offre aux habitants de la région urbaine la possibilité de choisir leur moyen de transport.

Cet ensemble de voies routières et ferroviaires doit permettre à la région de vivre son existence quotidienne. Il faut aussi que sa population puisse accéder aux équipements de loisirs que le schéma directeur prévoit de multiplier dans la zone urbanisée, aussi bien que dans les zones rurales environnantes, pour répondre aux besoins croissants de cette population. La fréquentation des équipements qui existent aujourd'hui pose, on le sait, de difficiles problèmes de circulation routière. Elle provoque, chaque fin de semaine, l'accumulation de trop nombreuses voitures sur les trop rares exutoires que constituent les autoroutes de l'Ouest et du Sud, et quelques artères principales, mal adaptées à cette circulation particulière. La rareté même de ces voies incite les conducteurs du dimanche à ne visiter que les lieux de loisirs qu'elles desservent le plus directement.

Pour satisfaire les besoins hebdomadaires de 14 millions d'habitants disposant d'une voiture par famille, il faudra peut-être une infrastructure routière plus importante que le réseau requis par leurs besoins quotidiens. Il est difficile de prévoir aujourd'hui ce que serait ce

surcroît d'équipement, déterminé par une évolution dont l'ampleur reste incertaine. Du moins peut-on assurer que le maillage du réseau routier, conjugué avec la multiplication et la densification des zones de loisirs, permettra une meilleure répartition de la circulation de fin de semaine sur l'ensemble des voies disponibles, facilitant en cela les conditions de cette circulation.

## D. — Les caractéristiques des réseaux futurs

### a) Le réseau ferré

Le nouveau réseau ferré doit s'accorder à l'échelle régionale. Les relations avec Paris, les échanges interurbains s'effectueront sur des distances croissantes. Il faut que le temps de transport n'en soit pas allongé pour autant : la vie urbaine peut s'étendre dans l'espace, mais non dans le temps que ponctue le rythme des jours.

Les caractéristiques du nouveau réseau ferré correspondent à cette nécessité d'accroître la vitesse des déplacements :

- l'utilisation d'un matériel moderne permettra d'atteindre une vitesse en ligne de l'ordre de 90 km/h, au lieu des 70 km/h que permet le matériel le plus récent des lignes métropolitaines ;
- l'intervalle entre les stations sera suffisamment long pour que la vitesse moyenne de parcours ne soit pas inférieure à 40 ou 50 km/h, au lieu de 25 km/h sur le réseau métropolitain ;
- les lignes pénétreront dans les centres urbains, nouveaux et anciens, de façon à éliminer ou du moins à réduire les ruptures de charge qui découragent aujourd'hui les voyageurs par la perte de temps, l'inconfort et le désagrément qu'elles leur imposent.

Dans Paris, le tracé des lignes nouvelles sera étudié de façon à décharger les lignes de métro les plus encombrées, et à réduire ainsi leur inconfort et les attentes aux correspondances. Les tracés nouveaux draineront les principales gares de chemin de fer parisiennes, dont les voyageurs provoquent aux heures de pointe un afflux massif sur le réseau métropolitain. De même, les points d'échange entre le réseau régional et les lignes métropolitaines seront localisées aux principaux nœuds du réseau existant, pour assurer la meilleure diffusion des voyageurs dans Paris, sans changements inutiles.

RESUME

*En banlieue*, certaines stations seront implantées au voisinage de carrefours routiers importants. Complétées par des parcs de stationnement largement conçus, elles faciliteront les changements de mode de transport, accroissant d'autant la liberté de choix des habitants de la région.

Ces principes ont orienté la création du réseau express régional (R. E. R.), dont la première ligne est-ouest est en cours de construction. Le schéma directeur en propose l'extension, soit par la construction de voies nouvelles, soit en y incluant certaines lignes existantes dont le mode d'exploitation peut, sans inconvénients majeurs, être modifié pour répondre aux nouveaux besoins. La capacité de ses lignes pourra atteindre 40.000 à 50.000 voyageurs par heure.

## b) Le réseau routier

Le réseau routier futur doit permettre la liberté de mouvement dont l'automobile est l'instrument privilégié : la liberté de mouvement, et non le désordre. Les routes sont construites dans un milieu urbain qu'elles irriguent, mais qu'elles peuvent aussi dégrader en l'inondant d'une circulation intense dont une partie seulement a une destination locale.

Réciproquement, le mélange de mouvements locaux et de trafics à plus longue distance nuit au bon fonctionnement des principales artères. Le véhicule qui débouche sur une route pour la quitter quelques centaines de mètres plus loin ne doit pas gêner, par ses manœuvres et par sa lenteur, celui qui va d'un centre urbain à un autre centre de la région. Cette séparation ne saurait, certes, être absolue. Elle conduit néanmoins à prévoir une hiérarchie des différentes routes futures, qui se répartissent en trois réseaux.

Le *réseau primaire* est destiné à assurer les liaisons de ville à ville à l'intérieur de la zone urbanisée, en même temps qu'il y distribuera la circulation en provenance des autres régions (1). Instrument de l'unité

(1) La faible part que la circulation à longue distance représente par rapport à l'ensemble des déplacements urbains (10 % dans le meilleur des cas) ne paraît pas justifier la construction d'autoroutes de « dégagement », voies directes entre le cœur de l'agglomération et l'au-delà de la zone urbanisée. Selon la conception adoptée dans le schéma directeur, dès qu'une autoroute à longue distance atteint les limites de cette zone, elle s'intègre au réseau maillé urbain et présente les mêmes caractéristiques que les voies du réseau primaire. Les usagers de ce réseau peuvent y accéder, de même que les véhicules venant de loin peuvent se diffuser dans l'agglomération.

régionale, ses caractéristiques doivent permettre de grandes vitesses. Support des nouveaux axes de peuplement, il les borde et les relie sans s'immiscer dans le milieu.

Le réseau primaire dessine une succession de mailles qui tissent sur toute la zone urbaine un vaste réticule. Plus ou moins serrés selon la densité des zones desservies, les nœuds du système sont espacés de deux à six kilomètres. Ces échangeurs ne relient que des routes du réseau primaire et, entre les échangeurs, des distributeurs donnent accès aux voies du réseau secondaire, à des intervalles variables selon les besoins, rarement inférieurs à un kilomètre.

Des autoroutes constitueront les mailles du réseau primaire. Les riverains n'y auront pas accès ; tous les échangeurs seront à niveaux séparés. Les chaussées seront largement conçues, mais le nombre de voies variera selon la maille, en fonction des besoins. Néanmoins, le réseau routier urbain, implanté dans un milieu dont la cristallisation rapide est ensuite difficilement remédiable, se trouve fixé pour un temps qui dépasse l'horizon nécessairement limité des prévisions (1). Aussi faudra-t-il, dans la mesure du possible, réserver des emprises qui, au-delà des ouvrages à réaliser à moyen terme, permettent les élargissements futurs. La largeur minimum de ces emprises sera, certes, à déterminer dans chaque cas particulier, mais l'expérience américaine conduit à recommander qu'elle soit au moins suffisante pour le passage d'une autoroute à quatre voies dans chaque sens (2).

Isolé du tissu urbain, le réseau primaire est donc conçu pour une circulation rapide et continue. Tout autre est la fonction *du réseau secondaire*. Les routes qui le constituent devront répartir les véhicules à l'intérieur des mailles primaires sur lesquelles elles seront branchées, et y assurer les liaisons internes les plus importantes.

Ces routes sont intégrées à la « ville », mais elles ne vont pas partout. Elles ne relient directement au réseau primaire que les grands centres. Ailleurs, des distributeurs échelonnés sur les routes secondaires feront déboucher la circulation sur la voirie locale, c'est-à-dire sur le réseau tertiaire, canal de l'ultime diffusion des véhicules dans l'agglomération.

(1) Ces prévisions sont d'ailleurs incertaines : s'il est aisé de déterminer des besoins globaux, il est plus difficile d'en prévoir l'affectation précise à un réseau aussi complexe que le réseau urbain, sur lequel les véhicules se répartissent en fonction de circonstances qui évoluent dans le temps de manière peu prévisible, et qui dépendent en partie de l'état même de ce réseau.

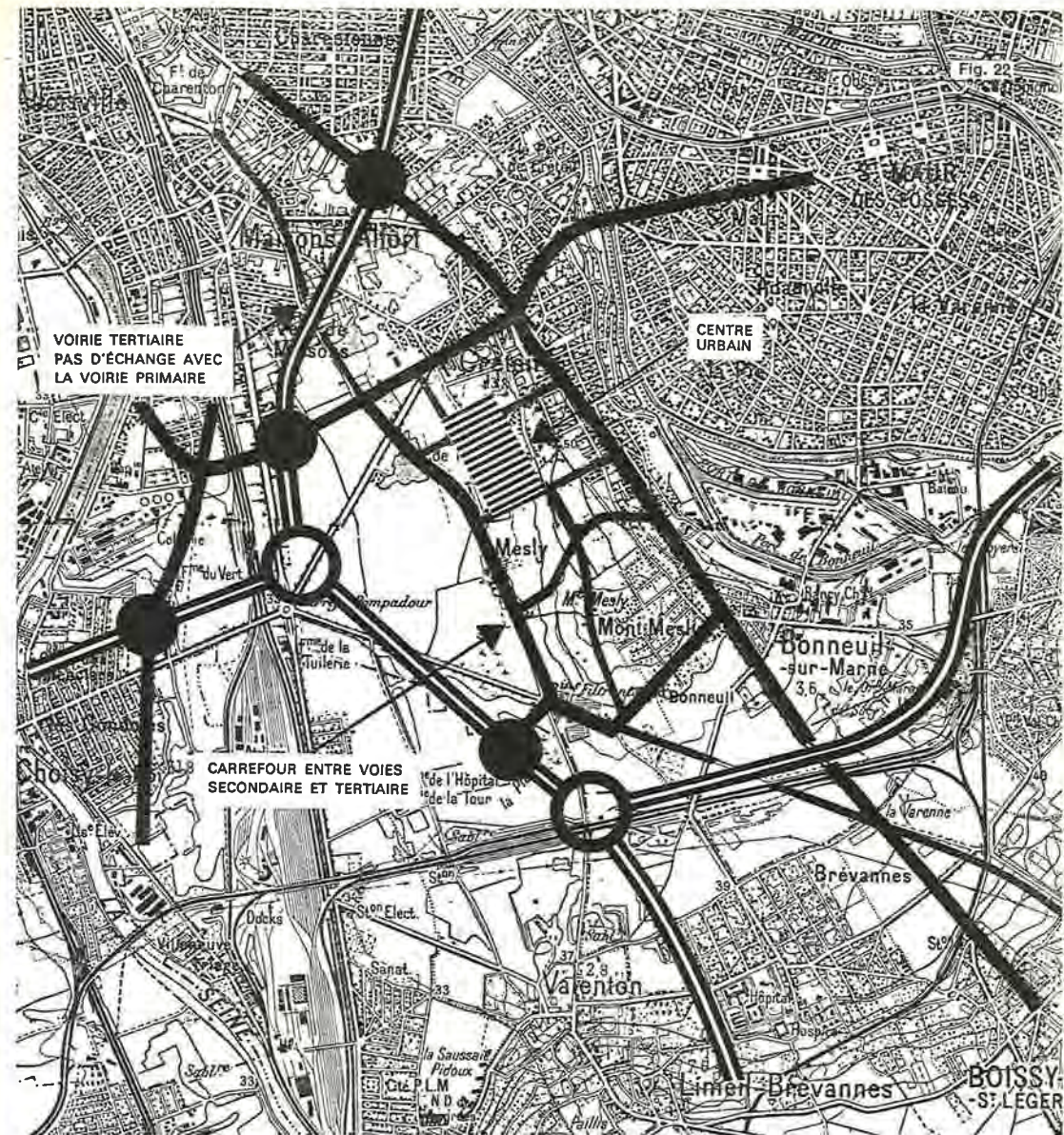
(2) Une autoroute urbaine à deux fois quatre voies peut acheminer environ 7.000 véhicules par heure dans chaque sens.



Le réseau secondaire comprend donc des voies importantes : axes routiers existants ou routes nouvelles, traitées largement sans être pour autant dotées de toutes les caractéristiques d'une autoroute. Les accès des riverains seront encore contrôlés ; les carrefours les plus importants seront souvent à niveaux séparés, mais ce ne sera pas une règle absolue.

Le réseau tertiaire enfin comprend la voirie locale à laquelle accèdent les riverains.

Dans une certaine mesure, la hiérarchie des réseaux routiers reproduit celle du réseau ferré. Au réseau express régional correspond le réseau primaire. Au réseau métropolitain correspond le réseau secondaire.



LE RÉSEAU ROUTIER  
PRINCIPES D'ORGANISATION

0 1 2 3 km.

- |  |   |  |                   |
|--|---|--|-------------------|
|  | Carrefour autoroutier<br>(échange entre voies primaires)      |  | Voirie primaire   |
|  | Échangeur (échange entre voie<br>primaire et voie secondaire) |  | Voirie secondaire |
|  |   |  | Voirie tertiaire  |

Les carrefours entre voirie secondaire et voirie tertiaire peuvent être aménagés au même niveau ou à niveaux séparés



#### IV. — LES RESEAUX DE TRANSPORT DANS LE SCHEMA DIRECTEUR

Ayant fait choix des moyens de transport les mieux adaptés à une région parisienne de 14 millions d'habitants, ayant défini les principales caractéristiques de leur exploitation, il reste à décrire les réseaux correspondants.

Ils figurent sur la carte au 1/100.000. Il est évident que, seules, des études techniques approfondies permettront dans chaque cas de préciser le tracé exact de la voie ferrée ou de la route. Qu'une ligne nouvelle soit dessinée entre Paris et Corbeil ne signifie pas qu'elle doit passer à telle distance du marché-gare de Rungis, à tel angle de l'aérogare d'Orly, à tant de mètres de la future préfecture d'Evry, mais que le peuplement du secteur sud-est de la région parisienne, sur la rive gauche de la Seine, justifiera la construction d'une ligne nouvelle et que cette ligne devra desservir Rungis, Orly et Evry.

##### A. — Le réseau express régional (R. E. R.)

Moyen de transport à haute capacité, le réseau express régional doit nécessairement drainer les principaux centres d'emploi. Les lignes proposées convergent vers Paris et le traversent. Si ces lignes sont dessinées d'une extrémité à l'autre de la future agglomération, c'est moins pour permettre d'aussi longs déplacements, qui resteront peu nombreux, que pour supprimer les ruptures de charge : par exemple la transversale de Saint-Germain à Boissy-Saint-Léger jouera réellement le rôle de deux lignes (Saint-Germain - Vincennes, Boissy-Saint-Léger - la Défense) dont la section parisienne serait commune.

A l'extérieur de Paris, les lignes suivent les axes d'urbanisation prévus par le schéma directeur, traversant les nouveaux centres urbains ou y aboutissant. Les correspondances ménagées entre ces lignes pourront assurer les liaisons le long des deux directions principales de peuplement, de Pontoise à Mitry-Mory et de Trappes à Melun.

Le réseau nouveau comprend environ 260 kilomètres de lignes. Souterrain dans la partie la plus dense de l'agglomération, il pourra ailleurs être construit au sol ou en tranchée sur la majeure partie des tracés. Il se compose principalement de trois lignes transversales, une d'est en ouest, deux du nord au sud.

##### a) La ligne transversale Est-Ouest

Cette ligne, en cours de construction, comporte deux antennes à chaque extrémité d'un tronçon commun dans Paris. Ce tronçon commun va de Nanterre à Vincennes, en passant par le nouveau centre de la Défense, une station « Auber » située dans le triangle Opéra - Chaussée-d'Antin - Havre-Caumartin, le Châtelet et la Gare de Lyon. De ses deux prolongements à l'amont de Paris, l'un reprend l'actuelle ligne de la Bastille à Boissy-Saint-Léger ; l'autre, sensiblement parallèle à la Marne sur la rive gauche, desservira la zone à urbaniser en priorité de Fontenay-sous-Bois et le futur axe urbain de Bry-sur-Marne - Noisy-le-Grand à Meaux.

En aval, une antenne reprend la ligne de Saint-Germain, depuis cette ville jusqu'à Nanterre. L'autre se dirige vers Montesson, où doivent être implantés des équipements régionaux importants. Elle donne correspondance à la ligne de Maisons-Laffitte.

##### b) Les lignes transversales Nord-Sud

La première transversale, avec deux antennes au nord, dessinerait un grand T. Sa partie verticale irait du centre de Stains - Saint-Denis à la zone urbaine d'Evry - Corbeil, en passant par Rungis. Dans Paris, elle donnerait accès aux gares du Nord et de l'Est, au secteur de la gare de Lyon et de la gare d'Austerlitz. A son extrémité inférieure, elle s'inclinerait vers le sud-est, franchirait la Seine à Corbeil et rejoindrait Melun.

Sa partie sensiblement horizontale, au nord de Stains, serait constituée par une branche orientée vers le centre du Bourget et le nouvel aéroport de Paris-Nord et par une branche qui desservirait Villette (Faculté des sciences), et la vallée de Montmorency en y incorporant l'actuelle ligne de Valmondois.

La deuxième transversale partirait au Nord des abords de la nouvelle préfecture du Val-d'Oise. Touchant la première transversale à Ermont, elle emprunterait ensuite le tracé de l'actuelle ligne de Gennevilliers



Fig. 23

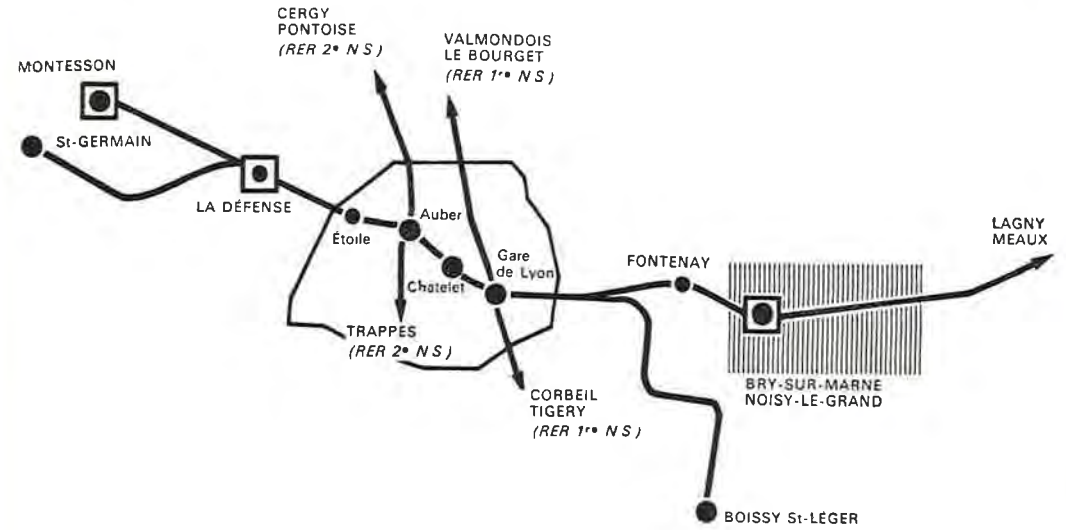


0 5 10 15 km

— Voie ferrée principale  
 - - - RER

RÉSEAU FERRÉ DANS LA RÉGION URBAINE  
 DE 14 MILLIONS D'HABITANTS

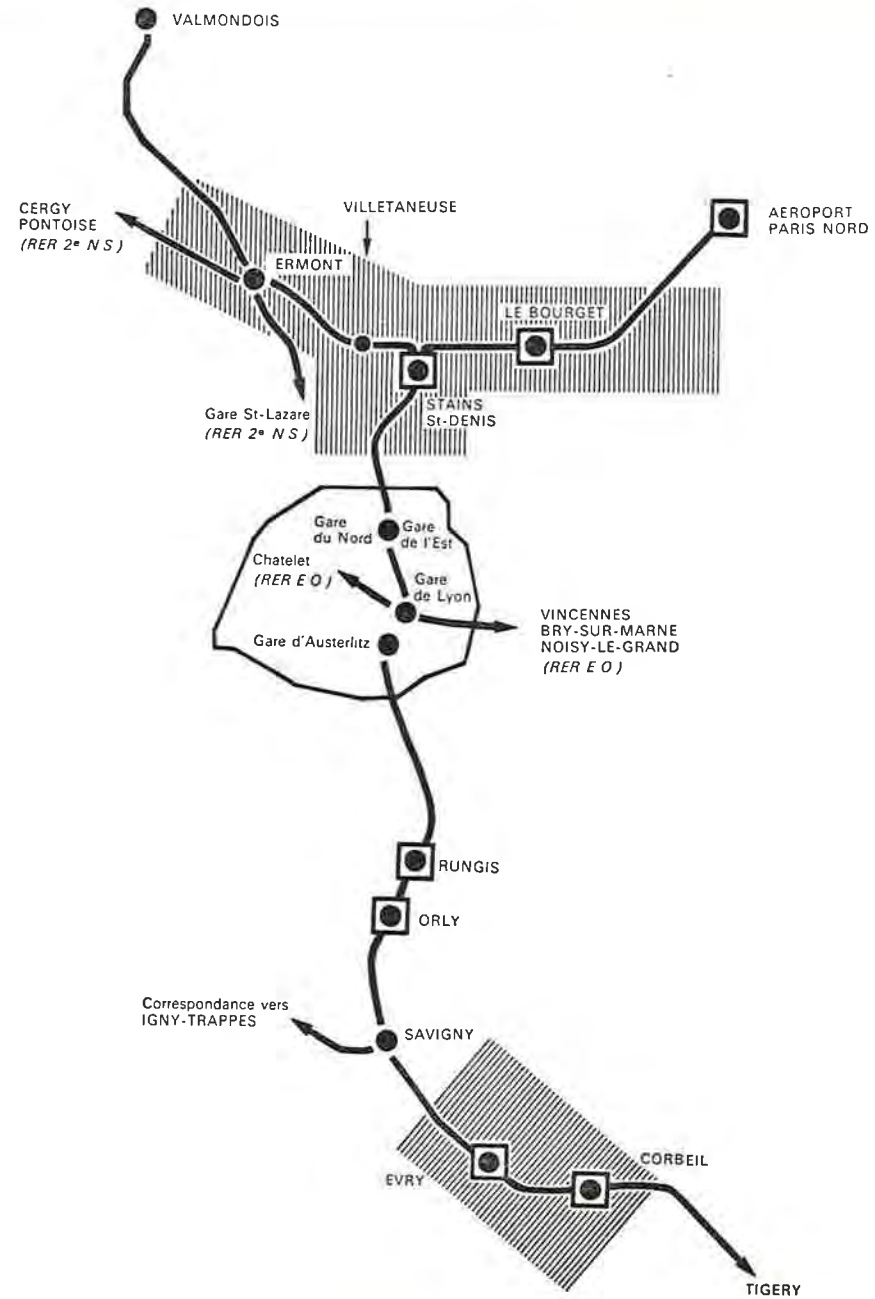
Fig. 24



0 10 km

RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL  
 Ligne transversale Est-Ouest

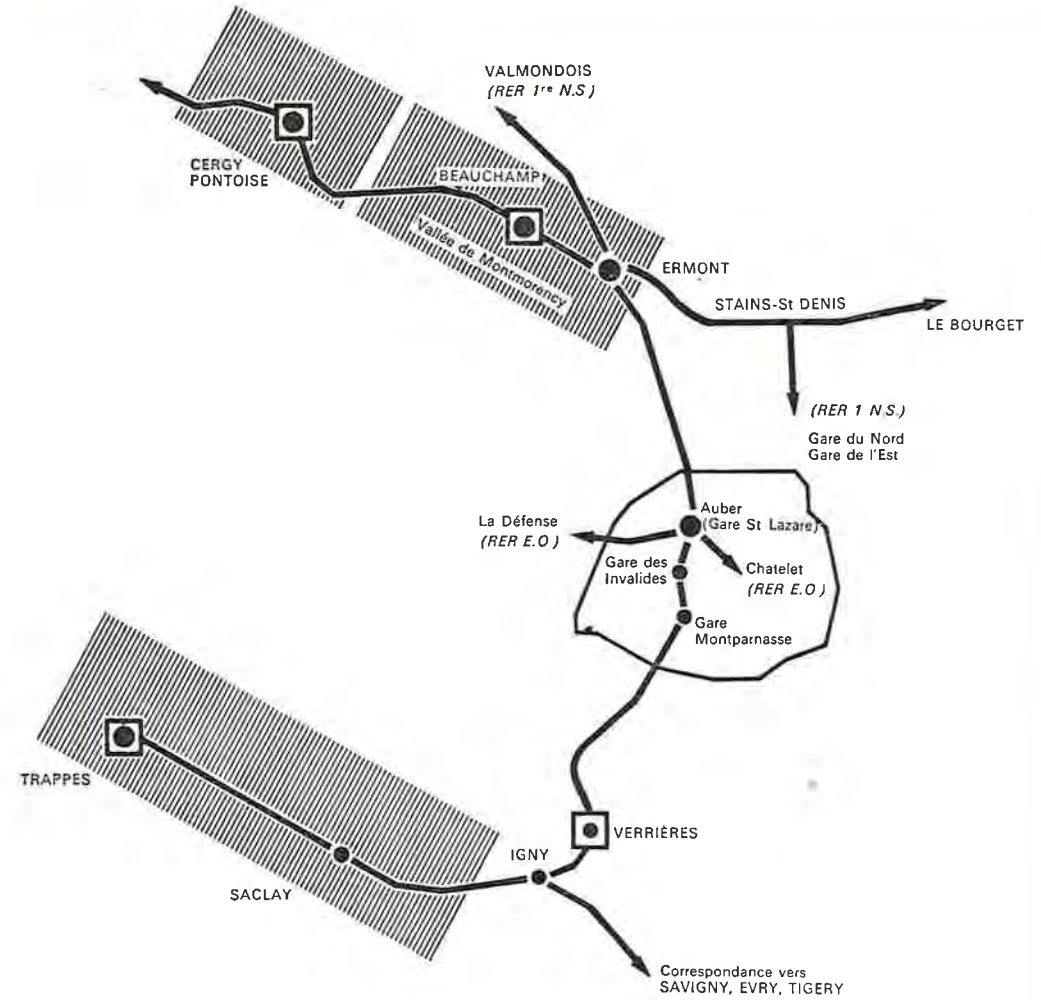
Fig. 25



RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL  
2<sup>e</sup> ligne transversale Nord-Sud

0 10 km

Fig. 26



RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL  
2<sup>e</sup> ligne transversale Nord-Sud

0 10 km

et pénétrerait dans Paris non loin de la porte de Saint-Ouen. Passant par les gares Saint-Lazare, des Invalides et Montparnasse, elle sortirait de la capitale près de la porte de Vanves, desservirait jusqu'à Massy-Palaiseau une banlieue actuellement dépourvue de ligne ferroviaire, puis se dirigerait vers l'Ouest sur le plateau de Saclay où elle drainerait la ville nouvelle qui y est prévue, jusqu'à Trappes.

En plus de ces transversales, la ligne de Sceaux serait prolongée dans Paris jusqu'à la ligne régionale est-ouest, avec laquelle elle serait en correspondance.

### c) Possibilités de liaisons tangentielles

De Pontoise à Mitry-Mory, les relations tangentielles peuvent être assurées d'abord en organisant les correspondances : à Ermont, entre la deuxième ligne transversale nord-sud et la branche « Valmondois » de la première ; entre les branches « Valmondois » et « Le Bourget », de cette dernière transversale à leur point de jonction. Ultérieurement, si la croissance du trafic le justifiait, des trains pourraient circuler le long de cette ligne tangentielle sans changement, moyennant quelques aménagements des voies.

Au sud de Paris, les extrémités des deux transversales nord-sud relient : l'une Trappes à Massy-Palaiseau, l'autre Corbeil à Melun. Pour compléter la liaison de Trappes à Melun, le schéma directeur prévoit la création d'une ligne entre Massy-Palaiseau et Corbeil, empruntant des voies d'ailleurs existantes.

## B. — Le réseau routier

Le réseau routier futur comprendra, a-t-on dit, trois sortes de routes. Le schéma directeur se borne à préciser dans cet ensemble complexe ce qui constituera l'ossature principale de la région urbaine : les routes du réseau primaire et les plus importantes du réseau secondaire.

Leur longueur totale est d'environ 900 kilomètres.

Cerné par le boulevard périphérique, Paris requiert aussi un réseau de circulation rapide, reliant les principaux centres d'activités. L'élément principal du système envisagé serait une large boucle qui se fermerait à

l'Est par l'axe nord-sud, passant près des Gares du Nord et d'Austerlitz, et des places de la République et de la Bastille, et dont les branches, orientées d'est en ouest, longeraient au nord les quartiers d'affaires alignés de la République à la Gare Saint-Lazare, et, au sud, les centres d'affaires et d'administration de la rive gauche. A cette boucle se raccorderaient les voies radiales importantes la reliant au boulevard périphérique : prolongement de l'axe nord-sud en direction des portes d'Auber-villiers et d'Italie, radiales de Grenelle, Vercingétorix, Denfert-Rochereau, Bercy-Rapée, et pénétration dans Paris de l'antenne de Bagnole. Le tracé de ces radiales est en cours d'étude ; sur la boucle elle-même, seuls l'axe nord-sud et la section de la branche sud située dans le XV<sup>e</sup> arrondissement, sont actuellement étudiés.

Dans la banlieue existante, qui s'est constituée en fonction de ses relations avec Paris, le réseau est nécessairement radio-concentrique ; mais l'importance particulière donnée aux liaisons de rocade — au-delà du boulevard périphérique : la rocade de banlieue (R. B.) et l'autoroute interurbaine de Seine-et-Oise (A. R. I. S. O.) — doit faciliter les relations à l'intérieur d'une agglomération où Paris cesse d'être centre unique.

A la frange de cette agglomération, se dessinent les axes préférentiels supportant l'urbanisation.

— Les deux autoroutes du Sud et du Sud-Est (A. 5 et A. 6), reliées par plusieurs bretelles, constituent l'armature des développements urbains prévus le long de la Seine en amont.

— L'accès aux zones nouvelles disposées sur la rive sud de la Marne est donné par l'autoroute de l'Est (A. 4).

— A l'ouest, surtout, les villes nouvelles à implanter sur les plateaux qui bordent les deux rives de la Seine, et les zones urbaines de Flins à Mantes sont desservies par trois grandes voies routières : autoroute A. 13 dans la vallée, autoroutes A. 15 et B. 12 sur les plateaux.

Les zones de peuplement alignées sur quelques axes naturels, qui caractérisent le schéma directeur, doivent également être reliées entre elles.

Les liaisons principales sont assurées à la limite de l'agglomération existante par deux axes routiers qui encadrent l'ensemble du système de voirie urbaine :

— l'un, de Meaux à Pontoise, emprunte la branche nord de l'autoroute de l'Est, l'autoroute interurbaine de Seine-et-Oise jusqu'à Ermont, puis l'autoroute A. 15 ;

— l'autre, de Corbeil à Mantes, emprunte l'autoroute du Sud, l'autoroute interurbaine de Seine-et-Oise jusqu'à Toussus-le-Noble, puis la route B. 12. Il dessert la ville nouvelle du plateau de Saclay.



Fig. 27



0 5 10 15 km

— voie existante ou en construction en 1965  
 - - - voie à construire

RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL  
 DANS LA RÉGION URBAINE DE 14 MILLIONS D'HABITANTS

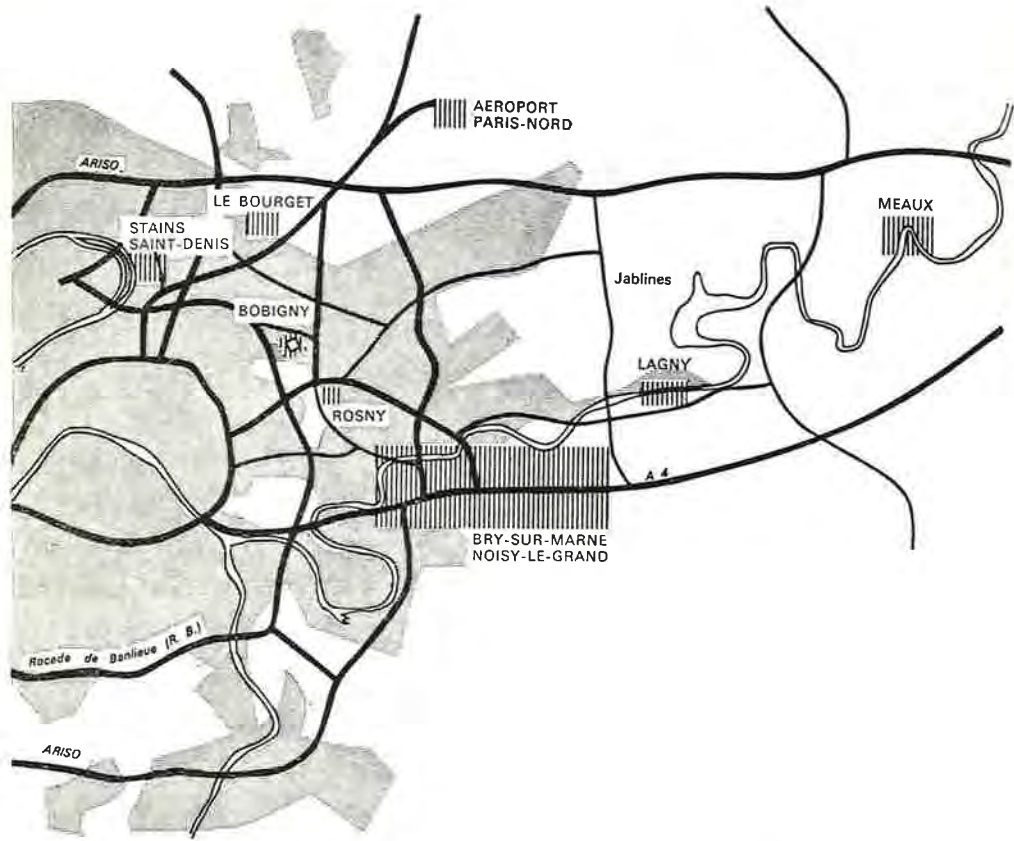
Fig 28



0 10 km

RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL  
 La Vallée de la Seine en amont de Paris

Fig. 29



RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL  
La vallée de la Marne et la région Nord-Est



Fig. 30



RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL  
La vallée de la Seine en aval de Paris





Par-delà les limites régionales, ces deux voies se prolongent, d'un côté, vers Rouen, le Havre et la basse Seine, de l'autre, vers les grandes concentrations humaines de l'Est et du Sud-Est de la France. En même temps qu'elles relient ces centres économiques à la région parisienne, elles facilitent leurs échanges en leur donnant le moyen d'éviter la partie la plus dense de l'agglomération. Leurs emprises devraient être réservées avec une particulière ampleur, notamment vers l'ouest, de manière à permettre le passage éventuel de nouveaux moyens de transport rapides.

Tel se présente le réseau routier de la future région urbaine : le maillage radio-concentrique de la ville d'aujourd'hui se mue sans discontinuité en un système d'axes tangents à l'agglomération, supports de l'urbanisation à venir et limites des aires de loisir que le schéma entend préserver. Ces axes, à leur tour, s'intègrent dans l'ensemble des grandes voies nationales, faisant de Paris non pas le centre unique vers lequel tout converge, mais un lieu de concentration urbaine parmi d'autres — le plus important, certes — au sein de la continuité du territoire national.

### C. — Les transports à grande distance

Le réseau routier régional se raccorde, on vient de le voir, aux principales autoroutes nationales.

Le réseau ferré de grandes lignes, déjà très développé, semble pouvoir supporter les augmentations de trafic prévues par la S.N.C.F. Il est toutefois possible que de nouvelles lignes très rapides, par exemple du type de celle construite récemment au Japon (1) ou utilisant le principe du « coussin d'air », deviennent nécessaires à long terme. Les études entreprises à ce sujet ne sont pas encore suffisamment avancées pour permettre de préciser leur tracé.

Les emplacements de gares complémentaires de grandes lignes sont par contre prévus. Implantées dans la banlieue parisienne, elles seraient d'abord utilisées pour décharger les installations terminales existantes, insuffisantes en période de pointe. Ultérieurement, en fonction des besoins, certaines d'entre elles pourraient constituer des points d'arrêts supplé-

(1) La ligne du Tokaido relie Tokyo à Osaka (515 km) en moins de 4 heures depuis 1964. Le temps de parcours doit être réduit à 3 heures au début de 1966. La vitesse maximum des trains, qui circulent toutes les 20 minutes à l'heure de pointe, dépasse 200 km/h.

mentaires pour la plupart des trains de grandes lignes. Les « gares-bis » envisagées sont situées sur la ligne du Havre, à proximité de l'ensemble de la Défense (Saint-Lazare bis) ; sur les lignes du Sud-Est et du Sud-Ouest (Lyon et Austerlitz bis), pour lesquelles une installation commune est prévue en antenne près de Bonneuil ; sur la ligne de Paris à Lille près de Pierrefitte (gare du Nord bis), peut-être, enfin, sur la ligne de Chartres, aux environs de Trappes (Montparnasse bis) (1). Implantées au voisinage de nœuds routiers importants, ces gares seraient aussi desservies par le réseau express régional.

La forte croissance du trafic aérien oblige à prévoir de nouveaux aéroports dans la région parisienne : en plus d'Orly, un second aéroport international, équipé pour recevoir les avions supersoniques, doit être implanté au nord dans la plaine de France. S'il se révélait insuffisant vers la fin du siècle, c'est sans doute au nord-ouest qu'il faudrait rechercher un nouvel emplacement.

La région parisienne aura aussi besoin d'aérodromes d'affaires, bien reliés aux principaux centres d'activités. Les études en cours permettront de les localiser.

(1) Une gare bis a également été envisagée à Bondy sur la ligne de Paris à Strasbourg. Toutefois, la lente évolution du trafic et les difficultés d'accès de l'emplacement étudié ont conduit à ne pas donner suite à ce projet.

CHAPITRE III

**LES ACTIVITÉS**

## INTRODUCTION

### I. — NATURE ET EVOLUTION DES ACTIVITES PARISIENNES

- A. — Activités parisiennes
- B. — Evolution des activités

### II. — SUPERFICIE ET LOCALISATION DES EMPLOIS

- A. — Superficies
- B. — Localisation des emplois
- C. — Desserrement des activités

### III. — LES ACTIVITES DANS LE SCHEMA DIRECTEUR

## INTRODUCTION

Les entreprises de la région de Paris occupent 4 millions de personnes, soit 21 % de la population active française — pourcentage supérieur à celui de la population parisienne par rapport à la population totale de la France, qui est de 18 % (1). La production de ces entreprises, d'ailleurs difficile à évaluer en raison de la présence à Paris de nombreux sièges sociaux, participe pour une part encore plus grande à la production nationale. On peut certes regretter que les circonstances historiques n'aient pas favorisé le développement d'autres pôles économiques puissants, en nombre suffisant pour atténuer la concentration parisienne. Il n'en reste pas moins qu'il s'est constitué dans la capitale, et autour d'elle, un ensemble économique dont l'évolution intéresse le pays tout entier, et qui constitue un atout à l'échelle du Marché Commun de l'Europe.

L'orientation future de l'ensemble économique parisien comme l'effort de décentralisation dépendent donc tout naturellement de décisions et de responsabilités au niveau de la nation ; c'est ainsi qu'il appartient à une commission gouvernementale de choisir les entreprises dont la création ou l'extension peut être autorisée dans la région.

Cette sélection faite, l'accueil des activités, dont la commission accepte la progression parisienne, est affaire d'aménagement régional. C'en est une des tâches principales. Pour faire face au développement prévu, pour permettre aussi la modernisation des entreprises existantes, il faut réserver des surfaces suffisantes, organiser les zones nouvelles d'activités en fonction de l'urbanisation envisagée et des réseaux de desserte, de telle sorte qu'à Paris comme ailleurs en France les transformations de l'économie s'accomplissent avec la plus grande efficacité.

Mais les activités de l'agglomération ne font pas seulement vivre ses habitants. Elles animent le cadre urbain et lui donnent son caractère. Il ne suffit pas que les sites proposés aux futures entreprises soient assez nombreux, et qu'ils satisfassent aux impératifs techniques, d'ailleurs de moins en moins contraignants à l'intérieur des agglomérations ; il faut

(1) Ce fait s'explique par la proportion plus élevée de personnes actives par rapport à la population globale : 46,5 % en région parisienne au lieu de 40,8 % dans l'ensemble de la France.



que leur distribution géographique assure une répartition des emplois accordée à celle des habitants, et que, par leur diversité ou leur spécialisation, par leur plus ou moins grande concentration selon le lieu, les activités nouvelles contribuent à créer, hors du centre de Paris, ces éléments d'animation qui manquent à tant de banlieues actuelles, et autour desquels la région urbaine doit s'ordonner.

Evaluer les besoins de l'économie parisienne à partir de sa situation présente, puis dégager des principes d'organisation, telle a été la démarche qui a conduit au schéma directeur.

Tel est aussi l'ordre de ce chapitre.

## I. — NATURE ET EVOLUTION DES ACTIVITÉS PARISIENNES

### A. — Activités parisiennes

Paris, capitale du pays et métropole mondiale, s'identifie souvent dans l'opinion au siège du gouvernement, au quartier général de la grande industrie et du grand commerce, aux universités, aux théâtres, aux boutiques luxueuses qui bordent quelques rues célèbres. Ces activités, elle est seule en France à les posséder ou à les posséder en grand nombre. Elles n'emploient pourtant qu'une faible part de la population active régionale : environ cinquante mille salariés pour les administrations centrales, un peu plus de cent mille pour les sièges sociaux de l'industrie.

En fait, la force de l'agglomération parisienne réside dans la variété de son économie, et dans le nombre même de ses emplois. Les entreprises y trouvent une main-d'œuvre qualifiée plus abondante qu'ailleurs, et plus prompte à s'adapter aux changements.

Leur diversité offre à la population de plus grandes possibilités d'emplois (1).

---

(1) Cet avantage est particulièrement sensible pour la main-d'œuvre féminine : plus du tiers des Parisiennes ont un emploi, au lieu du quart pour les provinciales (35,9 % et 25,2 %).

Ces emplois se partagent pour l'essentiel entre l'industrie et les activités tertiaires :

REPARTITION DES EMPLOIS PAR ACTIVITÉS EN 1962  
EN REGION DE PARIS

ACTIVITÉS (La nomenclature utilisée (S. E. E. F.) est celle de la comptabilité nationale.)	NOMBRE d'emplois en milliers.	POURCENTAGE
Agriculture .....	61,5	1,6 %
Industries extractives et de transformation.....	1.453,2	36,8 %
Bâtiment et travaux publics.....	289,5	7,3 %
Total du secteur secondaire..... (y compris les emplois occupés dans les services administratifs de l'industrie qui s'apparentent en fait à des établissements tertiaires).	1.742,7	44,1 %
Transport et télécommunications.....	303,2	7,7 %
Services .....	640,2	16,2 %
Commerces .....	456,9	11,6 %
Institutions financières.....	132,7	3,4 %
Administrations .....	471,5	11,9 %
Divers .....	138,3	3,5 %
Total du secteur tertiaire.....	2.142,8	54,3 %
<b>TOTAL GÉNÉRAL .....</b>	<b>3.947 »</b>	<b>100 %</b>

a) Agriculture

L'agriculture est peu représentée, mais on obtient des rendements qui sont parmi les plus élevés de France (1).

- (1) Ainsi pour la culture du froment, qui atteignait en 1962 un rendement de 40 à 41 quintaux à l'hectare en Seine-et-Oise et Seine-et-Marne (maximum : Oise : 46 ; moyenne française : 31) ; pour celle de la pomme de terre, dont le rendement était de 230 à 250 quintaux à l'hectare en Seine-et-Oise (moyenne française : 120 à 156).  
Les cultures intensives — fruits et légumes — pratiquées dans les zones partiellement urbanisées produisaient 20 % de la consommation parisienne en 1952, un peu moins de 8 % en 1961. Il faut également mentionner les cultures florales, qui constituent d'ailleurs la principale activité agricole du département de la Seine.

b) Industrie

L'industrie compte des entreprises dans la plupart des activités de transformation, comme le montre la répartition des emplois de l'industrie en 1962.

POPULATION ACTIVE EMPLOYÉE DANS L'INDUSTRIE EN 1962  
EN REGION DE PARIS

ACTIVITÉS	EFFECTIFS en milliers (a).	POURCENTAGE par rapport aux effectifs nationaux.
Industries agricoles et alimentaires.....	97,9	15,8 %
Energie .....	60,7	14,8 %
Matériaux de construction.....	25,2	12,8 %
Industrie du verre.....	14,9	25,3 %
Minerais de fer et produits sidérurgiques.....	10,5	4,2 %
Minerais et métaux non ferreux.....	6,7	20,8 %
Première transformation des métaux.....	104,9	24,9 %
Machines et appareils mécaniques.....	221,8	36 %
Machines et appareils électriques.....	158,7	49,5 %
Automobiles et cycles.....	168,6	56,1 %
Construction aéronautique et armement.....	52,6	28,7 %
Industries chimiques et du caoutchouc.....	118	32,1 %
Textiles, habillement, cuir.....	161,1	14,6 %
Industrie du bois.....	43	15,2 %
Pâtes, papiers et cartons.....	30	24,7 %
Presse et édition.....	107,9	53 %
Industries diverses .....	70,7 (b)	41,2 %
Bâtiment et travaux publics.....	289,5	18,8 %
Total du secteur secondaire.....	1.742,7	24,2 %

- (a) Y compris les emplois des services administratifs de l'industrie.  
(b) Dont 19 dans la transformation des matières plastiques.

Les industries mécaniques et électriques, certaines industries chimiques (pharmacie, parfumerie, transformation des matières plastiques), la presse et l'édition sont parmi les mieux représentées. Elles emploient dans la

région une large part de leur main-d'œuvre (1) : le cas extrême est celui de la construction de véhicules automobiles qui, en 1962, employait les trois quarts de ses salariés dans ses usines parisiennes. Le bâtiment et les travaux publics mobilisent également une main-d'œuvre nombreuse, mais à proportion de la population régionale.

La concentration de certaines industries n'est pas la seule originalité de la région parisienne. La répartition des fonctions entre les établissements de la capitale et ceux de la province affecte en général aux premiers les tâches de direction, de conception, de fabrication sur commande, de techniques avancées; d'où le nombre élevé de cadres administratifs, d'ingénieurs et de techniciens; aux cadres administratifs, la région parisienne offre 44 % des emplois occupés en France, aux ingénieurs et techniciens, 49 %.

### c) Activités tertiaires

De plus, tous les établissements industriels de la région parisienne ne sont pas des usines. Il s'y trouve des sièges sociaux, des laboratoires et des bureaux d'étude, des magasins et des dépôts, où travaillent 15 %

- (1) Une analyse plus fine révèle des concentrations encore plus marquées que ne l'indique le tableau. Voici, par exemple, les activités qui, en 1954, occupaient en région parisienne plus de 10.000 personnes et plus des deux tiers des effectifs nationaux.

	EFFECTIFS EN MILLIERS EN 1954	
	Région de Paris.	France.
Usines de construction automobile.....	97,8	128,7
Construction d'appareils radio-électriques.	27,9	34,6
Fabrication de produits pharmaceutiques.	23,4	33,5
Fabrication sur mesures de vêtements et de lingerie de dames.....	17,1	21,1
Usines d'aviation .....	16,2	20,6
Fabrication de matériel de soudure et d'outillage mécanique .....	14,6	19,9
Industries annexes de la presse et des industries polygraphiques .....	13,4	18,5
Construction d'appareils de télégraphe et de téléphone .....	13,2	16,2
Parfumerie .....	13,1	17,5
Entreprises de travaux photographiques...	12,5	17,6

des salariés de l'industrie. Ces 250.000 emplois s'apparentent en réalité aux 2 millions d'emplois que l'on classe habituellement dans le secteur « tertiaire », celui des services, des commerces, des institutions financières et des administrations.

### POPULATION ACTIVE EMPLOYÉE DANS LE SECTEUR TERTIAIRE EN 1962

ACTIVITÉS (NOMENCLATURE I. N. S. E. E.) (*)	EFFECTIFS en milliers.	POURCENTAGE par rapport aux effectifs nationaux.
Transports terrestres.....	190,4	29,2 %
Transports fluviaux et aériens.....	38,7	25,4 %
Commerces agricoles et alimentaires :		
Gros .....	38,2	14,5 %
Détail .....	125,5	21,2 %
Hôtellerie, débits de boisson.....	131,6	25,8 %
Autres commerces de gros.....	95,6	31,4 %
Autres commerces de détail.....	205,2	25,7 %
Commerces mal désignés.....	9,8	»
Intermédiaires du commerce et de l'industrie.....	45,3	45,3 %
Banques et assurances.....	154,1	48 %
Spectacles sédentaires.....	22	56 %
Services rendus aux entreprises.....	80,9	55,1 %
Services domestiques.....	134,6	26,6 %
Services rendus aux particuliers.....	365,7	29,1 %
Administrations publiques et assimilées, et défense nationale .....	384,6	23,9 %
<b>Total du secteur tertiaire.....</b>	<b>2.022,2</b>	<b>27,8 %</b>

(\*) Il n'a pas été possible de conserver ici la nomenclature S. E. E. F., insuffisamment détaillée pour les activités tertiaires. Par exemple : les réparations mécaniques et électriques, l'ordre des architectes, les services des Ponts et Chaussées sont classés dans le secteur secondaire selon l'I. N. S. E. E. (industries mécaniques, bâtiment et travaux publics), dans les services de l'administration selon le S. E. E. F.

Les banques et les assurances, les intermédiaires du commerce et de l'industrie, les services rendus aux entreprises occupent autant d'employés en région parisienne que dans le reste de la France. Il en est de même dans un tout autre domaine, celui des spectacles. Par contre, les administrations situées en région de Paris, en y incluant les administrations centrales, occupent 24 % des fonctionnaires français.

Voici donc, à grands traits, la physionomie présente de l'économie parisienne : 4 millions d'emplois partagés pour l'essentiel entre l'industrie

(44 %) (1) et les activités tertiaires (54,3 %). Mue par son propre dynamisme, ouverte aux échanges internationaux et par-là sensible aux transformations de la civilisation industrielle, guidée dans les voies d'un aménagement du territoire soucieux de l'équilibre des diverses régions, comment cette économie va-t-elle évoluer ? Pour répondre utilement à cette question, il faut apprécier comment variera le nombre d'emplois ; mais il faut aussi considérer leur qualification et examiner la structure des entreprises parisiennes.

## B. — Evolution des activités

### a) Evolution récente des emplois

La progression récente des emplois dans la région de Paris présente cette particularité d'avoir été globalement plus rapide que celle des emplois provinciaux (pour les emplois non agricoles, de 1954 à 1962 : 11,8 % dans la région, 9,2 % ailleurs) alors que, dans chaque branche d'activité, prise isolément, la croissance des établissements y a été le plus souvent inférieure à ce qu'elle était en province. L'observation vaut surtout pour l'industrie, mais aussi pour le secteur tertiaire. Ainsi :

- dans la mécanique, l'augmentation a été de 15 % en 8 ans à Paris, de 32 % en province ;
- dans la construction électrique, les taux d'augmentation sont de 30 % à Paris, de 78 % en province ;
- dans l'industrie de l'automobile et du cycle, 15 et 49 %.

De même, dans le secteur tertiaire, le commerce a progressé de 6 % en 8 ans à Paris, de 15 % ailleurs ; les taux d'augmentation sont de 21 et 41 % pour les institutions financières.

Ce paradoxe apparent s'explique par le fait que les activités les plus dynamiques sont mieux représentées en région parisienne, même si leur taux d'expansion y est moindre qu'ailleurs, tandis que les secteurs économiques en recul, comme les industries textiles, ou en faible

(1) Encore, comme on l'a dit plus haut, ce pourcentage comprend-il les bureaux des entreprises industrielles qu'il serait plus légitime de classer parmi les établissements tertiaires. Mais les statistiques françaises sont ainsi faites.

progression, comme la sidérurgie, n'y occupent généralement qu'une place modeste : la structure des activités favorisera donc la croissance de l'économie parisienne tant que les métropoles d'équilibre, dont le développement est encouragé, n'auront pas atteint le seuil qui leur permettra d'accueillir efficacement des activités de pointe.

### b) Evolution future des emplois

Aussi la Commission nationale d'aménagement du territoire a-t-elle estimé qu'une politique résolument tournée vers la décentralisation de l'expansion, capable de réduire de 600.000 l'augmentation d'emplois qui résulterait en région parisienne de la poursuite des tendances récentes jusqu'en 1985 (5.690.000 emplois en 1985 en prolongeant les tendances ; 5.080.000 dans l'hypothèse « volontaire » d'aménagement du territoire), ne pourrait empêcher qu'à cette date le nombre d'emplois y soit voisin de 5 millions — c'est-à-dire supérieur d'un million au nombre actuel. Dans la même perspective, il atteindrait 6 millions vers la fin du siècle.

La croissance n'affectera pas également tous les secteurs de l'économie. Comme ailleurs en France, les emplois progresseront plus lentement dans l'industrie que dans les activités tertiaires, et, parmi ces dernières, plus lentement dans les commerces, et probablement dans les institutions financières, que dans les services (1).

Cette évolution différenciée tient d'abord, on le sait, à ce que de nombreuses industries peuvent encore accroître leur productivité, de même que la modernisation des modes de distribution peut améliorer le rendement des commerces. Elle répond aussi aux besoins accrus d'une population plus riche, exigeant des services meilleurs et plus nombreux.

A ces causes générales d'évolution s'en ajoutent de particulières à Paris et à quelques autres grandes agglomérations. Le passage de 8,5 à 14 millions d'habitants, même s'il correspond à une croissance relative inférieure à celle de beaucoup d'autres villes françaises, nécessite des équipements dont la construction conduit à développer les industries liées au bâtiment et aux travaux publics. Malgré l'accroissement de productivité prévu dans ces industries, il est probable que leur développement se traduira, pendant plusieurs années encore, par une progression des emplois.

(1) Ainsi, la Commission nationale d'aménagement du territoire prévoit qu'en France, de 1962 à 1985, le nombre des emplois croîtra de 20 % dans l'industrie, de 60 % dans les activités tertiaires, 40 % dans les commerces, 50 % dans les institutions financières, 70 % dans l'administration et 80 % dans les services.

La production de nombreuses industries parisiennes excède les besoins de la région. C'est là un phénomène urbain très général, plutôt que la conséquence d'une concentration exagérée (1). Plus spécifique est l'évolution des structures professionnelles de ces industries : de 1954 à 1962, dans la plupart des branches industrielles, le nombre des ouvriers a augmenté beaucoup moins vite que celui des autres catégories d'emplois (trois fois moins dans les industries mécaniques et chimiques), alors qu'en province la progression du nombre d'ouvriers suit en moyenne celle de l'ensemble des emplois industriels. A l'inverse, les emplois des sièges sociaux parisiens ont progressé de 15 % en trois ans (de 1960 à 1963). C'est que l'affranchissement des unités de production à l'égard des contraintes techniques de localisation les rend moins sensibles aux avantages de la concentration urbaine des grandes villes qu'à ses inconvénients (difficultés d'extension, cherté de la main-d'œuvre, difficultés de circulation...). Les unités spécialisées y trouvent au contraire, et ne trouvent que là, le personnel hautement qualifié dont elles ont besoin. De même, les services de direction et d'études, dont la matière première est « l'information », restent liés aux grands centres urbains. A leur suite, prolifèrent les activités annexes que constituent les conseils juridiques, les bureaux de comptabilité, les organismes de recherche opérationnelle, en un mot les « services de l'industrie ».

Ainsi, la spécialisation des fonctions assumées dans les métropoles concourt à y accentuer l'évolution générale vers des formes de plus en plus nombreuses d'activités tertiaires. Il est naturel que, dans la plus grande de ces métropoles, l'agglomération parisienne, cette évolution soit plus rapide qu'ailleurs. Il n'en est pas moins hasardeux de proposer une estimation de ce que pourrait être la répartition des emplois par grands groupes d'activités à la fin du siècle. Une hypothèse cohérente entre les chiffres retenus pour 1985 par la Commission nationale d'aménagement du territoire conduirait à admettre que d'ici à l'an 2000 les emplois de l'industrie s'accroîtraient d'un peu plus de 600.000, dont le tiers dans des établissements « non productifs » (2) et ceux du secteur tertiaire de 1.600.000. La part de l'industrie dans le total diminuerait de 44 à 38 %, celle des activités tertiaires augmenterait au contraire de 54 à 61 %.

(1) Selon une étude récente de Mme Lucienne Cahen et de M. Claude Ponsard (« La répartition fonctionnelle de la population des villes et son utilisation pour la détermination des multiplicateurs d'emplois », *Ministère de la Construction*, juillet 1963) : 46 % de la main-d'œuvre parisienne serait employée à produire pour le marché national et international soit des biens physiques, soit des services. Ce pourcentage ne serait guère plus élevé que celui de la plupart des agglomérations françaises de plus de 80.000 habitants, pour lesquelles la moyenne s'établit à 41 %, Paris exclu.

(2) Bureaux, magasins de vente, dépôts.

### c) Evolution des structures

L'aménagement de la région parisienne doit encore tenir compte des transformations qui s'annoncent dans la structure des entreprises. Deux courants opposés s'y manifestent : d'abord, une tendance à la concentration, sensible dans l'industrie, mais prévisible aussi dans les services et les commerces ; à l'inverse, l'action sélective de la décentralisation, les grands établissements industriels pouvant plus aisément s'éloigner de Paris que les petits (1).

Il en résulte des mouvements, variables selon l'activité, mais que l'on peut décrire en termes généraux de la manière suivante : la diminution relative des petites et moyennes entreprises et la croissance des grandes sont plus marquées au voisinage du seuil qui sépare les unes des autres (2) que pour les unités de taille extrême. Les emplois sont à peu près stables chez les artisans ; ils ne progressent que faiblement dans les grands ensembles industriels. La stabilité de ces tendances dépend largement de l'orientation que prendra, à long terme, la politique de décentralisation. Telles qu'elles apparaissent aujourd'hui, elles mettent l'accent sur la nécessité d'aménager des zones d'activité destinées non pas à accueillir de grands ensembles monolithiques, mais à rassembler des établissements diversifiés de moyenne importance.

(1) La comparaison, en fonction de leur dimension, entre les entreprises qui constituent le parc industriel de la région et celles qui se sont au moins partiellement décentralisées illustre ce phénomène de manière saisissante :

Les entreprises de moins de 50 salariés constituent :

- 77 % des entreprises existant en région parisienne ;
- mais seulement 23 % des entreprises décentralisées ;

Par contre, les entreprises de plus de 100 salariés constituent :

- 10 % des entreprises existantes ;
- mais 56 % des entreprises décentralisées ;

Les entreprises de plus de 1.000 salariés, enfin, constituent :

- 2 % seulement des entreprises existantes ;
- 21 % des entreprises décentralisées.

On entend ici par « entreprises existantes » les seules entreprises de plus de 10 salariés ; et par « entreprises décentralisées » les entreprises ayant décentralisé au moins un établissement.

(2) Le seuil qui sépare les deux catégories diffère suivant l'activité. On peut à titre d'exemple le situer vers 100 salariés dans les industries mécaniques et électriques.

## II. — SUPERFICIE ET LOCALISATION DES EMPLOIS

### A. — Superficies

La progression et l'évolution des emplois se traduisent d'abord par un besoin d'espace qui, à son tour, provoque une redistribution des activités parisiennes à l'intérieur de la région.

L'extrême imbrication des lieux de travail et des résidences, surtout dans la petite industrie, dans les commerces et la plupart des services, ne permet pas toujours de mesurer avec précision les surfaces au sol occupées par les différents types d'activités (1). Les estimations disponibles, souvent anciennes, fournissent néanmoins un ordre de grandeur : l'industrie et ses équipements annexes — voirie de desserte, parcs de stationnement — occupent un peu moins de 9.000 hectares dans l'agglomération parisienne, dont 800 sur le territoire de la ville de Paris. La superficie des terrains utilisés par les activités tertiaires n'est que partiellement connue. Dans Paris et la proche banlieue, elle est voisine de 5.600 hectares. Pour l'ensemble de l'agglomération, elle doit être comprise entre 6.000 et 7.000 hectares (2). Au total c'est donc approximativement sur 15.000 hectares de la zone urbanisée que s'exercent les activités économiques de la métropole parisienne : à peine plus de 12 % du sol de l'agglomération accueillent les lieux d'emploi de sa population (3).

(1) La définition même de ces surfaces est souvent arbitraire : comment, par exemple, répartir la surface au sol entre les différentes activités d'un immeuble de commerces et de bureaux divers ?

(2) A Paris même, les services et commerces sont implantés sur environ 400 hectares, les administrations et les services publics sur un peu plus de 1.000 hectares, la S.N.C.F. sur 500 hectares. Dans l'agglomération, les commerces et les services privés occupent quelque 1.000 hectares.

(3) Ce pourcentage croît à mesure que l'on se rapproche du centre : 15 % pour Paris et la proche banlieue, 24 % à Paris même.

Ils n'en couvrent pas moins une superficie plus grande que celle de Paris. Or deux millions d'emplois nouveaux devront être implantés au cours des quatre prochaines décennies, deux millions, c'est-à-dire la moitié des emplois existants. Cette proportion donne déjà une mesure des besoins d'espace à satisfaire, mais une mesure très insuffisante. Aux établissements nouveaux s'ajouteront les installations nécessaires pour reloger des entreprises déplacées par la rénovation de quartiers anciens. Et surtout, la compétition sévère, que les entreprises doivent soutenir à mesure que s'abaissent les barrières douanières qui les abritaient depuis trois quarts de siècle, va accélérer leur nécessaire modernisation et, dans bien des cas, leur réorganisation, entraînant une augmentation de la surface par emploi : un travail plus efficace est à ce prix ; les machines sont plus encombrantes, les équipements sociaux plus nombreux ; le personnel et la clientèle utilisent plus fréquemment un véhicule individuel (1).

L'aménagement de la région doit favoriser cette évolution : aménagement de l'espace, en prévoyant des normes d'occupation du sol largement calculées ; aménagement de la réglementation, dont la crainte engendre trop souvent l'immobilisme des industriels, et qui, par un système de redevances appliquant une taxation uniforme au mètre carré, constitue une incitation à l'entassement des postes de travail.

L'examen des tendances récentes permet de dégager pour l'avenir une norme moyenne de 50 emplois à l'hectare dans l'industrie, norme qui se retrouve d'ailleurs en Hollande, au Danemark et aux Etats-Unis. A la variété des activités tertiaires devrait correspondre une semblable disparité des taux d'occupation du sol : de 700 emplois à l'hectare dans les centres urbains à 50 dans les groupes de commerces locaux (2). Sur ces bases, la superficie des terrains occupés par les activités économiques de la région devrait s'accroître de 15.000 à 35.000 hectares environ d'ici à la fin du siècle. Ainsi, le nombre d'emplois serait multiplié par 1,5 : la superficie des terrains par 2,5.

(1) Lorsqu'une usine parisienne crée un nouvel établissement dans la région, il est fréquent que la surface par emploi y soit double de celle dont les installations anciennes disposaient. Dans les grands bureaux de Paris, la superficie de plancher par employé est voisine de 15 m<sup>2</sup>, mais elle atteint 25 m<sup>2</sup> dans les plus modernes.

(2) Toutes ces densités sont des densités brutes, c'est-à-dire qu'elles prennent en compte la voirie de desserte et les parcs de stationnement.

## B. — Localisation des emplois

De tels besoins ne pourront être satisfaits dans les limites de l'agglomération actuelle. Déjà, entre les deux recensements de population de 1954 et de 1962, 17 % des emplois industriels nouveaux se sont implantés au-delà du périmètre urbain, essaimant plus rapidement que la population puisque 7 % seulement des nouveaux habitants de banlieue se sont fixés hors de ce périmètre. L'aménagement de la région doit orienter ce mouvement, mais il ne peut le faire sans tenir compte de l'organisation que révèle aujourd'hui l'agglomération parisienne.

Comme dans la plupart des villes, le centre de Paris se caractérise par une forte concentration des activités tertiaires, tandis que l'industrie est rejetée à la périphérie. Un peu moins du tiers de la main-d'œuvre employée dans des usines travaille à Paris (environ 450.000 à Paris ; 1.000.000 ailleurs) ; au contraire, les emplois tertiaires qui y sont localisés approchent les deux tiers du total régional (1.500.000 à Paris ; 900.000 en banlieue, en y incluant les emplois des services administratifs de l'industrie).

Au sein même de l'industrie se retrouve une hiérarchie analogue. L'image est classique : au centre, siègent les grands services administratifs, qui emploient dans Paris 80 % de leur personnel ; la proche banlieue est le domaine d'élection des moyennes entreprises, aux productions spécialisées. Plus loin règnent les grandes usines, orientées vers les fabrications de grande série. Mais, depuis près d'un siècle, les vagues successives d'expansion ont déplacé les limites de ces zones concentriques, laissant derrière elles les vestiges des modes d'industrialisation passés. Ainsi Paris, en même temps qu'il abrite les sièges sociaux des entreprises les plus puissantes, conserve une multitude de petits établissements souvent vétustes (1) : plus de 200.000 salariés de l'industrie travaillent dans des secteurs que le plan directeur d'urbanisme de la ville de Paris a prévu de rénover.

Certaines zones de l'agglomération se distinguent également par la prédominance de quelques activités. La concentration des industries liées à l'automobile au nord-ouest, celle de l'industrie du meuble dans l'est parisien, et plus récemment celle de l'électronique au sud sont souvent

(1) Les usines de Paris intra-muros emploient en moyenne 7 salariés ; dans le reste de la région, l'effectif moyen est de 12 salariés, et, sur le millier d'usines de la région de Paris qui emploient plus de 200 personnes, le cinquième seulement est établi dans Paris même.

citées en exemple. Elles sont pourtant très relatives, surtout pour les activités dont le développement est le moins ancien, et procèdent plus généralement de circonstances historiques que de nécessités économiques. La variété des entreprises qui peuplent les zones industrielles reste le fait dominant.

L'histoire explique aussi l'évolution du centre des activités tertiaires : la présence à Paris du Gouvernement, la centralisation du pouvoir lui ont donné son importance ; les demeures royales ont ouvert sa marche vers l'Ouest. Mais son existence répond à d'autres nécessités : le conseiller juridique auquel un chef d'entreprise s'adresse quelques fois l'an, le grand magasin qui n'a les moyens d'offrir ses 200.000 articles qu'à une clientèle recrutée dans toute une ville ne peuvent s'installer qu'au cœur de la cité. Là se regroupent les commerces occasionnels dont la fortune est attachée au passage d'une grande foule, que leur concentration même suffit à attirer, ou qu'ils recherchent auprès des centres d'emploi importants.

Ailleurs, disséminés dans l'agglomération comme la population qu'ils servent, ne se retrouvent que les équipements tertiaires — et aussi un artisanat local — nécessaires à la vie quotidienne des habitants du voisinage ; les emplois qu'ils procurent sont souvent désignés par les techniciens sous le nom d'emplois tertiaires résidentiels ou induits. En moyenne, ils représentent 14 % de la population active résidente, mais, d'une commune à l'autre, les fluctuations autour du pourcentage moyen sont importantes. Les communes urbaines les plus extérieures sont généralement sous-équipées. Ça et là émergent quelques noyaux plus développés, centres de bourgs autrefois séparés de la capitale et maintenant submergés par l'afflux des Parisiens. Survivants d'un passé souvent lointain, privés des ressources qu'une volonté organisatrice à l'échelle de l'agglomération eût pu leur procurer, ils n'ont pu s'adapter aux transformations de leur environnement, ni étendre leur rayonnement au-delà d'un domaine étroitement localisé.

## C. — Desserrement des activités

Ces quelques indications, rapides et incomplètes, suffisent à mettre en relief la forte hiérarchie des implantations d'emplois en région parisienne. Cette organisation s'est précisée au cours d'une évolution continue, particulièrement nette depuis le début du siècle. La diffusion des activités à partir du centre s'est effectuée pied à pied, recherchant toujours les accès les plus commodes. Les mouvements observés au cours des dernières années obéissent largement à la même impulsion : les entreprises indus-

trielles se déplacent le plus souvent le long des voies rayonnant depuis Paris. La majorité des bureaux nouveaux s'est implantée dans Paris ou dans la proche banlieue ouest.

Entre les deux derniers recensements de population, l'exode industriel a fait perdre environ 70.000 emplois industriels à la ville de Paris, et cette perte a été compensée par la création d'un nombre sensiblement égal d'emplois tertiaires. Ailleurs, la progression des emplois a été générale, avec un pourcentage d'augmentation à peine inférieur à celui de la population active de banlieue (22 % de 1954 à 1962).

Dans ses grandes lignes l'évolution récente poursuit donc une tendance séculaire. Les impératifs auxquels les chefs d'entreprise répondent sont toujours les mêmes : le besoin d'espace et la facilité d'accès. Pourtant, un examen plus attentif des implantations choisies depuis quelques années révèle les indices d'un comportement nouveau. C'est d'abord, pour l'industrie, un recours plus large à la décentralisation en province, encouragée certes par les pouvoirs publics, mais qui se serait sans doute produite dans le bassin parisien sans action gouvernementale. C'est aussi, dans la région, une plus grande indépendance par rapport au centre de l'agglomération. Les indices sont plus fragiles pour les activités tertiaires. Néanmoins les centres commerciaux de banlieue ont fait leur apparition, et certains grands magasins ont publié des projets de succursales hors de Paris.

Ces initiatives, peut-être encore timides, suggèrent une comparaison avec l'expansion londonienne vers le Sud-Est de l'Angleterre ou avec le développement suburbain que connaissent les métropoles américaines.

Autour de Paris comme dans les grands centres anglo-saxons, un même instrument de diffusion est à l'œuvre : l'automobile. Accroissant la mobilité de la main-d'œuvre, multipliant les possibilités d'échanges d'un point à l'autre de la région urbaine, elle affaiblit d'autant les contraintes qui orientaient jusqu'alors l'implantation des industries. S'ajoutant aux difficultés d'expansion que les entreprises éprouvent dans la partie la plus dense de l'agglomération, les difficultés de circulation les poussent à rechercher de nouvelles implantations loin du centre, et, s'il s'agit d'entreprises possédant plusieurs établissements, à les choisir de telle sorte que les relations entre les divers établissements évitent ce centre.

En même temps que l'automobile accentue le desserrement des industries, elle accélère le peuplement des zones périphériques de l'agglomération. Elle y crée ainsi progressivement les conditions favorables à l'implantation d'activités tertiaires jusqu'alors réservées au centre de Paris.

Sans doute est-il encore difficile de mesurer pleinement les conséquences d'un phénomène dont l'action ne s'est guère développée que depuis dix

ans. Les données disponibles, comme ce qu'il y a de généralisable dans l'exemple de villes étrangères (1), permettent cependant d'esquisser quelques prévisions : le nombre des emplois intra-muros devrait tendre à se stabiliser. Peut-être Paris gagnera-t-il encore cent à deux cent mille emplois d'ici à la fin du siècle, mais cette augmentation éventuelle reflète plus l'incertitude inhérente à des prévisions à long terme qu'une tendance réelle à l'expansion.

Les activités établies dans l'enceinte parisienne n'en subiront pas moins de profondes modifications. Le départ des usines va s'accélérer : compte tenu des besoins d'extension et de rénovation, il faut envisager l'hypothèse d'un mouvement qui toucherait la moitié des emplois industriels existant aujourd'hui dans Paris. Le transfert de ces établissements, ajouté à la création de nouvelles unités (2), conduirait ainsi à implanter environ 650.000 emplois industriels hors de Paris. La rénovation des usines à la périphérie de Paris pourrait en outre toucher environ 100.000 emplois.

(1) Voici par exemple quelques chiffres relevés dans une étude du Pr. Ed.-L. Ullmann sur 18 métropoles américaines ; il y considère le pourcentage d'emplois dans le centre de l'agglomération (central city) par rapport à ceux de la zone métropolitaine (Standard Metropolitan Statistical Area).

Nature des activités.	Pourcentages de salariés dans les villes centrales.			Pourcentages d'établissements dans les villes centrales.		
	1948.	1954.	1958.	1948.	1954.	1958.
Industries de transforma- tion .....	70*	64	60	75*	69	67
Commerces de gros.....	39	88	82	86	83	80
Services sélectionnés.....	86	82	80	ND	72	69
Commerces de détail.....	79	77	72	ND	ND	ND

(\*) En 1947.

D'après Ed.-L. Ullmann : *The nature of Cities* dans *The Regional Science Association Papers*, volume 9, 1962.

(2) Rappelons que l'augmentation d'emplois industriels au cours des quatre prochaines décennies a été évaluée à 600.000 dont un peu moins du tiers dans des établissements administratifs.



Corrélativement, Paris s'enrichirait de quelque 300.000 à 400.000 emplois tertiaires, fournis principalement par les grandes activités de services et par les commerces de luxe ou très spécialisés, dont la dispersion au sein de l'agglomération paraît difficilement envisageable à grande échelle. Cette masse d'emplois peut sembler considérable. Elle ne représente en fait que 16 à 22 % des emplois tertiaires à créer en région parisienne au cours des quarante prochaines années. A la banlieue reviendrait le reste, c'est-à-dire 1,4 à 1,5 million.

Hors de Paris c'est donc un peu plus de 2 millions d'emplois qu'il faudra accueillir. A quelle nouvelle relation entre population et emplois cette évaluation va-t-elle conduire ? En 1962 la région parisienne moins Paris comptait 2,5 millions de personnes actives et 1,5 million d'emplois (agriculture comprise), soit 76 emplois pour 100 personnes actives. A la fin du siècle, sa population active atteindrait 4,8 millions ; elle trouverait hors de Paris environ 4 millions d'emplois, soit 84 emplois pour 100 personnes actives. L'amélioration est sensible ; encore faut-il, pour qu'elle soit effective, que la diffusion des activités au sein de la région ne soit pas anarchique. C'est précisément l'un des principaux objectifs du schéma directeur que d'organiser leur implantation.

### III. — LES ACTIVITES DANS LE SCHEMA DIRECTEUR

Les perspectives de croissance qui viennent d'être esquissées pour la région parisienne laissent prévoir que la part du centre de l'agglomération diminuera, tandis qu'à la périphérie doivent se créer autant d'emplois que la ville de Paris en abrite aujourd'hui.

Si nulle orientation ne leur était donnée, il est probable que les nouveaux établissements s'installeraient dans les prolongements de la zone actuellement urbanisée, en s'éparpillant de part et d'autre des grands axes routiers, d'autant plus rapidement que l'usage de l'automobile permet d'accéder à tout l'arrière-pays. Conséquence aussi de cette liberté de mouvements, leur densité serait d'abord à la fois plus faible et plus indifférenciée que celle des activités rencontrées en proche banlieue. Mais au sein de cette uniformité, des groupements finiraient par se constituer : ici, une entreprise prospère et dynamique attirerait d'autres entreprises ; là, un grand magasin prendrait l'initiative d'ériger un centre commercial ; ailleurs, ce pourrait être l'œuvre de quelque grand service, émigré du cœur de l'agglomération, lassé d'y devenir de moins en moins accessible à sa clientèle ou soucieux de la renouveler (1).

L'image, souvent abusive, d'un cristal en expansion reprend ici sa valeur. A mesure qu'il s'accroît, ses éléments perdent de leur cohésion. Qu'un germe apparaisse à la périphérie, autour de lui s'organise une nouvelle structure. Par ses dimensions la région parisienne n'est sans doute pas éloignée de cet état. Aussi, pour l'aménager, faut-il précisément semer les germes de futures cristallisations d'emplois : non point au hasard d'initiatives isolées, mais de telle sorte que les centres nouveaux puissent être aisément reliés entre eux en évitant la partie la plus encombrée de l'agglomération ; non point dans un milieu urbain dont l'organisation serait déjà compromise par une croissance anarchique, comme il en irait de regroupements spontanés et tardifs, mais dans des zones dont

(1) C'est ainsi, par exemple, qu'une grande compagnie d'assurances américaine a été à l'origine du centre de Newark, non loin de New York. A Paris, même, la création du C.N.I.T. n'a pas été étrangère au développement qu'a connu ensuite le projet d'aménagement du rond-point de la Défense et de ses abords.

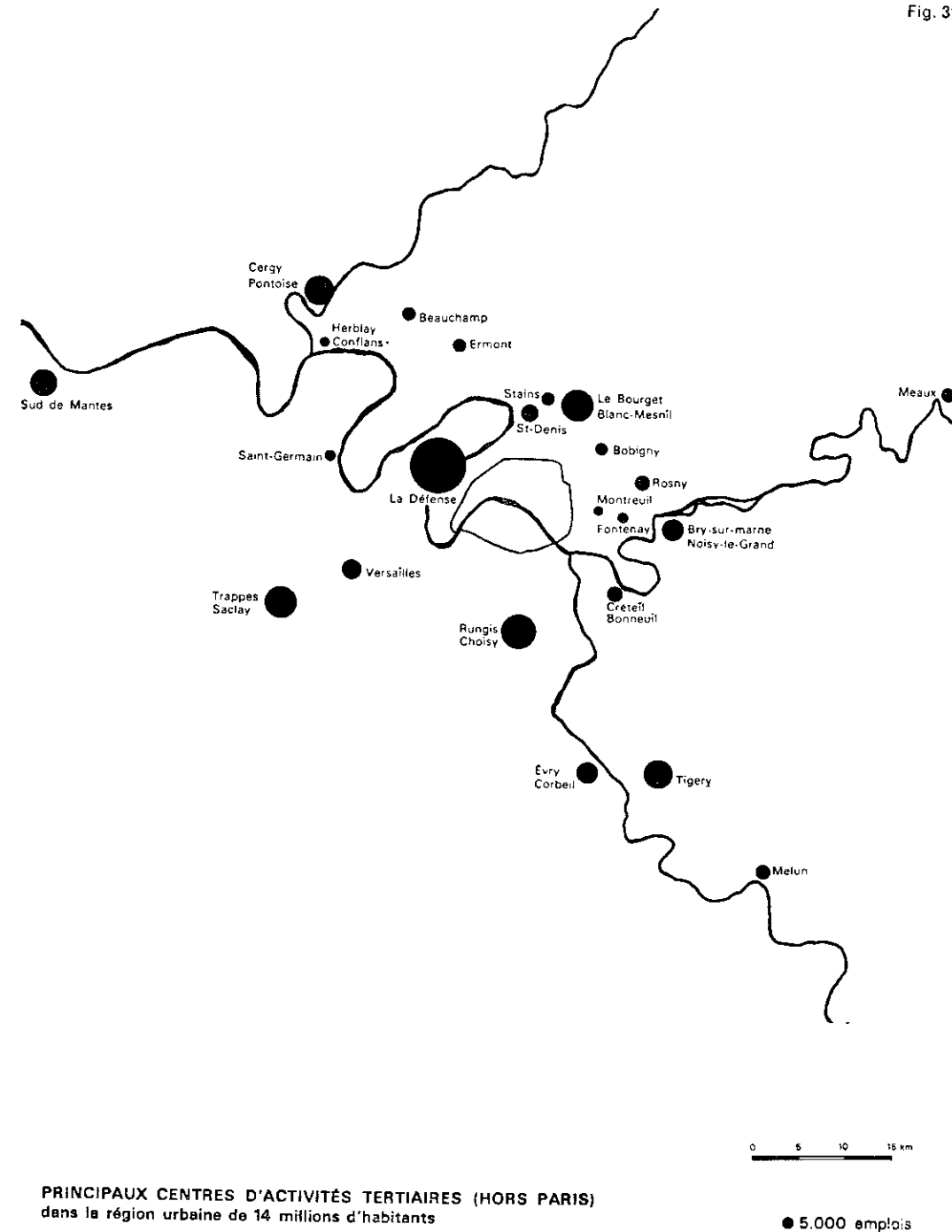
il est encore temps de guider le peuplement, en réservant les infrastructures d'accueil pour des centres capables de servir commodément une population nombreuse.

Quelques emplacements étaient déjà prévus dans le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (P. A. D. O. G.). Mais ils étaient exclusivement situés dans les rares espaces libres, ou que l'on espérait pouvoir libérer aisément, de la banlieue aujourd'hui la plus dense. Peut-être trop peu nombreux pour desservir aisément les 9 millions d'habitants de l'agglomération actuelle, ils peuvent moins encore suffire aux 14 millions de la fin du siècle. D'autres centres seront nécessaires dans les zones d'extension qui accueilleront les populations nouvelles.

Prévoir l'implantation de nouveaux noyaux d'emplois en des lieux aujourd'hui ruraux ou faiblement urbanisés ne signifie pourtant pas qu'il faille rompre avec l'agglomération existante. Achievés, les futurs centres urbains en resteront tributaires, de par la nature des entreprises qui choisiront de ne pas quitter la région parisienne, et parce que les fonctions nationales, les activités supérieures d'une métropole mondiale sont uniques ; elles sont dans Paris et doivent y demeurer : même si ses collections peuvent circuler dans la région, le musée du Louvre est au Louvre. Auparavant, plusieurs années seront nécessaires pour emplir les nouveaux centres, plusieurs années encore pour que les populations qu'ils desserviront en fassent « leurs » villes. Pendant cette période d'ajustement, il faudra bien que l'agglomération soit accessible et proche. En créant des noyaux d'emplois le long des axes préférentiels d'urbanisation, tangents à l'actuelle zone urbaine, le schéma directeur répond à ce besoin.

Il y répond aussi en variant l'importance des différents centres d'activité. Les commerces occasionnels au service d'une population de cent à deux cent mille habitants, quelques bureaux, peuvent s'implanter rapidement. Un centre à l'image de celui d'une ville quasi autonome de quatre à six cent mille habitants ne peut se constituer que graduellement. Mais pourquoi, dira-t-on, ne pas se borner à des ensembles modestes au lieu de prévoir des opérations importantes si l'on sait qu'elles se réaliseront lentement ? C'est qu'il faut une concentration suffisante d'emplois pour attirer hors de Paris les activités qui vivent du centre de l'agglomération. Les services de l'industrie, par exemple, continueront de s'entasser dans Paris ou aux abords immédiats plutôt que de s'établir à 20 kilomètres, s'ils ne trouvent pas à cette distance une clientèle et un environnement suffisants.

Entre un centre unique régional où sont aujourd'hui rassemblées la plupart des activités spécialisées, et une multitude d'équipements locaux sans grand rayonnement, l'organisation envisagée pour la région parisienne fait place à des zones d'activités d'importance et de complexité croissantes.



— A la base, les équipements résidentiels — commerces de première nécessité, administration locale — sont répartis dans la région comme la population.

— A un niveau intermédiaire, des centres urbains pouvant occuper quelques milliers d'emplois regrouperont des commerces de fréquentation moins courante, tels que des magasins à prix uniques, des supermarchés, complétés par quelques services et les bureaux que peuvent occuper les entreprises les moins dépendantes du milieu d'affaires. S'y trouveront aussi des équipements intercommunaux : maison de la culture, lycée, parfois collège universitaire, parc de sports...

— Au niveau supérieur, les centres de villes nouvelles accueilleront des activités largement diversifiées, regroupant les équipements administratifs et culturels, les centres de loisirs régionaux, et s'appuyant sur les concentrations industrielles voisines. Au cœur d'ensembles d'environ cinq cent mille habitants, ils occuperaient de quarante à cinquante mille personnes actives. C'est en effet le quart ou le cinquième des emplois d'une ville qui se rassemble dans son centre.

— Au sommet, Paris restera le centre politique et historique, centre de décision, aussi, et guide intellectuel.

Cette pyramide, enfin, ne vivra pas sur elle-même. Par-delà les limites administratives qui bornent la région, elle s'intégrera dans le réseau urbain du bassin parisien, dont l'axe naturel de développement principal restera la basse Seine.

Tels sont les principes qui ont inspiré le schéma directeur, dans la localisation des activités. Avant d'en examiner l'expression géographique, il resterait à préciser la notion, à ce point encore abstraite, de centres d'activités périphériques. Ils seront de dimensions variées, certes, mais seront-ils spécialisés ? A partir de quoi prendront-ils naissance ?

On peut tenter de répondre à ces questions, mais il ne faut pas se dissimuler que les réponses marquent surtout des intentions et des orientations. Une fois l'impulsion donnée, le développement, plus ou moins important, plus ou moins rapide, de nouveaux centres urbains, reste largement imprévisible. Le mécanisme des décisions, en matière de localisation des activités économiques, est encore mal connu, le plus souvent obscur à ceux-là mêmes qui les prennent, et, dans les limites d'une agglomération, les contraintes techniques sont moins déterminantes que les facteurs sociaux et les courants d'opinion.

Par leur importance autant que par la fonction qui leur est assignée, les centres de villes nouvelles devront offrir une grande variété de services. Certes, la part plus ou moins grande de telle activité peut donner à ces centres un caractère particulier. On pourrait par exemple imaginer la

« ville des assurances », la « ville de l'automobile », mais la conception même de villes nouvelles possédant une certaine autonomie exclut une spécialisation très marquée.

Ailleurs dans la région, se constitueront peut-être des regroupements dominés par certaines activités. Le marché-gare de Rungis en fournit la plus prochaine illustration. Le transfert de plusieurs grandes écoles sur le plateau de Saclay en est encore un autre exemple. Mais, à l'échelle de la région parisienne, ces noyaux spécialisés n'absorberont qu'un nombre limité d'emplois. Un cloisonnement plus systématique des différents secteurs de l'économie, concevable pour une petite ville, ne pourrait devenir le principe d'organisation de six millions d'emplois. Serait-il possible, qu'il faudrait y renoncer pour conserver aux habitants des futures zones urbanisées les moyens de changer de profession sans pour autant les obliger à parcourir toute la région.

Réduite à sa véritable dimension de phénomène local, la spécialisation des zones d'activités n'est pas un élément déterminant du schéma directeur. En dehors des centres urbains autour desquels l'expansion parisienne doit s'ordonner, il suffit qu'il réserve les espaces nécessaires, en les disposant de telle sorte qu'ils soient aisément desservis et facilement accessibles à la population du voisinage, et en leur assignant une vocation très générale (ségrégation des industries gênantes, séparation plus ou moins poussée des zones de bureaux et des zones de production). Si des vocations plus particulières s'affirment, ce sera l'affaire des circonstances.

S'il faut se garder de trop préciser ce qui revient à la liberté des décisions individuelles, il est au contraire nécessaire de gouverner fermement tout ce qui pourra aider à la constitution des nouveaux centres urbains. Une ville de cinq cent mille habitants ne se créera pas d'un seul coup. Il est vraisemblable qu'elle ne sera d'abord qu'une juxtaposition de quartiers construits successivement avec leurs équipements résidentiels, les uns au voisinage du futur centre de la ville, les autres plus loin. Elle ne resterait que cela si une politique continue n'orientait dès l'origine les équipements de plus grand rayonnement, les bureaux désireux de se desservir, peut-être certains types d'établissements industriels (laboratoires, services d'études) vers ce centre : le choix des nouvelles préfectures procède de cet esprit. La multiplication des universités périphériques, qu'entraîne l'augmentation des étudiants prévisible en région parisienne, offre un autre instrument d'orientation. Lorsque le programme de tels équipements était connu, leur localisation a été précisée dans le schéma directeur. D'autres besoins, dont le recensement a commencé, se feront jour. Ils trouveront dans les centres à créer de quoi se satisfaire et c'est de la conjonction d'institutions multiples que ces centres tireront leur pouvoir attractif.

Encore faudra-t-il que les principales infrastructures, particulièrement celle des transports, soient mises en place dès la naissance des villes nouvelles. Ce sont elles qui uniront ce qui sera temporairement disparate, par elles que les villes en cours de développement trouveront leur cohésion.

Paris, les centres de villes nouvelles, les centres urbains nouveaux en banlieue actuelle constituent les pôles d'activités tertiaires autour desquels la région va s'organiser. La localisation des industries doit aussi contribuer à y améliorer la répartition des emplois. Elles sont déjà très représentées en proche banlieue, où leurs possibilités d'extension sont d'ailleurs limitées. C'est donc dans les secteurs plus lointains de banlieue et dans les zones d'extension du schéma directeur qu'elles seront le plus nécessaires. De larges surfaces y sont réservées pour accueillir les établissements industriels, au voisinage de toutes les grandes zones d'urbanisation. Mais les établissements les moins gênants pourront aussi s'implanter de manière plus dispersée, en s'intégrant au milieu urbain. C'est au niveau des plans de détail que les points d'accueil correspondants pourront être précisés.

Telles sont les grandes lignes de l'organisation que le schéma directeur assigne aux activités économiques de la région parisienne. Ce qu'elles peuvent recéler d'imprécision tient moins au caractère général du schéma directeur qu'à la véritable nature d'un urbanisme économique : le schéma directeur construit l'ossature. A l'histoire future de la région parisienne de l'habiller et de lui donner son caractère.

CHAPITRE IV

**LES LOISIRS**

## INTRODUCTION

### I. — ORIENTATIONS GENERALES DU SCHEMA DIRECTEUR ET BESOINS DE LOISIRS

- A. — L'espace nécessaire : la région urbaine
- B. — Les liaisons nécessaires : les nouveaux axes de transport
- C. — L'orientation des axes d'urbanisation

### II. — LES AMENAGEMENTS DE LOISIRS

- A. — Les forêts
- B. — Les plans d'eau
- C. — Les petites vallées : les résidences secondaires
- D. — Les équipements de loisirs des centres urbains
- E. — Les équipements locaux et leur regroupement

## INTRODUCTION

Aux responsables de l'aménagement d'une région urbaine telle que celle de Paris, le loisir s'impose désormais comme une donnée, plus nouvelle et moins aisément mesurable que la démographie ou l'automobile, mais dont la prise en considération est aussi impérative.

Utilisé parce qu'il est le plus courant, ce terme de « loisir » recouvre ici toutes les occupations autres que professionnelles (1). L'expérience des années récentes montre que le loisir ainsi entendu augmente beaucoup plus que ne diminue la durée du travail, car cette diminution n'est ni le seul facteur ni peut-être même le plus important, qui provoque la montée de ce qui a été appelé par certains « la civilisation des loisirs ».

L'accroissement du temps de loisir dans les années à venir ne fait pas de doute ; mais son rythme, difficile à prévoir avec précision, sera vraisemblablement assez lent.

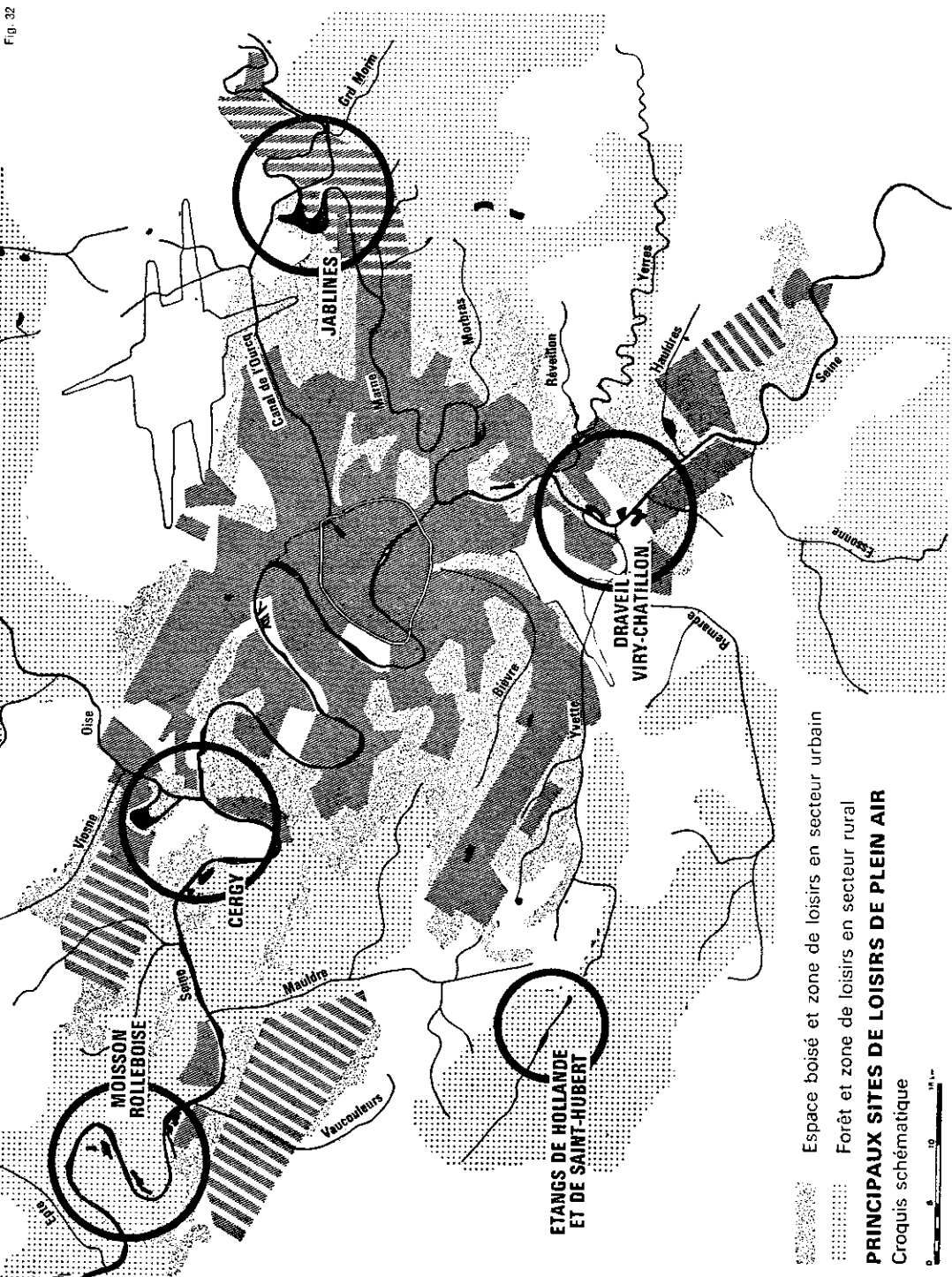
Plus rapide paraît devoir être la tendance à la concentration des périodes de travail d'une part, et de loisir d'autre part. La journée continue, qui se généralise (2), permet une absence quotidienne du lieu de résidence un peu moins longue, et donc une plus grande disponibilité pour d'autres occupations ou pour le véritable loisir. Déjà, chaque semaine, près de la moitié des travailleurs de l'agglomération bénéficie de deux journées consécutives de repos, soit le samedi et le dimanche, soit le dimanche et le lundi. Quant à l'augmentation de la durée des congés annuels, si elle conduit nombre de Parisiens à partir au loin, elle conduit aussi beaucoup d'étrangers ou de provinciaux à venir en touristes en région de Paris.

A temps de travail égal correspond une forte croissance des dépenses de loisirs ; c'est ce poste qui, dans le budget des ménages, connaît depuis quelques années le taux d'accroissement le plus élevé. Globa-

(1) Les diverses manifestations d'éducation permanente ou de recyclage, tels les colloques et séminaires ; les aspects multiples de la culture, du théâtre aux musées d'art et de technique ; les activités sportives et de plein air ; les manifestations religieuses, etc.

(2) Dans l'agglomération parisienne, deux travailleurs sur trois ne rentrent pas déjeuner à leur domicile (enquête du Comité national pour un aménagement des temps de travail et des temps de loisirs).





lement, les dépenses de loisirs des Français entre 1950 et 1960 — sans que la durée des loisirs ait sensiblement varié entre ces deux dates — ont augmenté de 180 % (en francs constants) pour atteindre 15 milliards de francs en 1960. Des prévisions du Centre de recherche et de documentation sur la consommation (C. R. E. D. O. C.) les situent à plus de trente milliards en 1970, et cette progression sera alors loin d'être à son terme.

Il apparaît enfin que l'urbanisation est un facteur d'accélération de la demande de loisirs, et plus particulièrement du besoin d'évasion vers la nature. En témoignent l'« explosion » de la demande de loisirs simples de plein air — promenade, pique-nique, natation — l'exode hebdomadaire de Parisiens vers les forêts périphériques, la multiplication des résidences secondaires. Quoique la durée des transports quotidiens ait pour résultat d'y laisser, à temps de travail égal, un temps libre inférieur à ce qu'il est dans de moins vastes agglomérations, la demande de loisirs est plus forte en région de Paris que dans les autres villes de France.

A cette demande de loisirs correspond une demande au moins égale d'espaces de loisirs.

C'est à cet égard que les loisirs de quatorze millions d'habitants urbanisés et motorisés du Paris de demain — auxquels s'ajouteront chaque année huit ou dix millions de visiteurs (1) — constituent l'un des aspects majeurs de l'aménagement de la région.

Si cet aspect commence à être moins méconnu, il n'en demeure pas moins encore mal connu, et ce chapitre ne saurait avoir la rigueur de celui qui traite des activités. La raison en est double :

- parce qu'il est plus « neuf », le loisir a été moins étudié que le travail, et il a été étudié différemment ; alors que les économistes se sont attachés aux concepts de population active et d'emploi, que la fiscalité et l'application des lois sociales leur ont fourni de considérables matériaux statistiques, ce sont les sociologues qui se sont d'abord attachés à la notion de loisir ; ils l'ont étudiée avec leurs moyens propres — d'un volume très inférieur — et avec leurs méthodes, qui ont fait souvent plus de place au qualitatif qu'au quantitatif ;
- parce qu'aussi le loisir est, par nature, plus imprévisible ; alors que le travail revêt un caractère de régularité, dû à son caractère pratiquement « obligatoire » (2), le loisir est liberté, dépendant du caprice individuel comme de l'engouement collectif.

(1) Quatre millions aujourd'hui.

(2) Qui facilite tant la tâche du statisticien.

C'est pourquoi le présent chapitre est fait d'indications de tendances plus que de constatations chiffrées, de déclarations d'intention plus que de projets précis et immédiats.

Malgré ces difficultés et ces insuffisances, l'aspect « loisir » a été une des préoccupations maîtresses dans l'élaboration du schéma directeur et il convient d'indiquer d'abord comment, dans ses orientations générales elles-mêmes, le schéma directeur a été conçu pour qu'il soit possible de faire face aux besoins de loisirs du présent et de l'avenir. Les principaux types d'aménagements de loisirs à prévoir en région de Paris seront ensuite brièvement décrits.

## I — ORIENTATIONS GÉNÉRALES DU SCHEMA DIRECTEUR ET BESOINS DE LOISIRS

A la montée des besoins de loisirs le schéma directeur répond, non par quelques dispositions particulières et comme surajoutées, mais par sa conception même :

- l'espace nécessaire aux loisirs est donné par la prise en compte de la région urbaine tout entière ;
- les liaisons régionales nécessaires sont assurées par les nouveaux axes de transport ;
- les axes d'urbanisation ont été déterminés de façon à s'ordonner aux fleuves et aux forêts, qui sont les deux grands sites des loisirs de plein air.

### A. — L'espace nécessaire : la région urbaine

Aussi divers soient-ils, de la forêt au stade, du théâtre à la piscine, du square au court de tennis, les équipements de loisirs ont la caractéristique commune d'être les premiers sacrifiés lorsque manque l'espace.

De cette pénurie d'espace, qui s'est manifestée à la fois au niveau de la zone agglomérée tout entière et au niveau des centres urbains, ont souffert également :

- les équipements de plein air qui requièrent une grande surface libre et cependant bien desservie ;
- les équipements de culture qui ont généralement besoin, afin d'exercer leur plein rayonnement, d'un emplacement privilégié, au cœur des villes.

Dans les deux cas, mettre fin à la pénurie d'espace est la condition première, sur le plan de l'aménagement, d'une politique des loisirs.

Plaçant le périmètre d'agglomération à un nouvel ordre de grandeur, par l'adjonction d'un millier de kilomètres carrés au périmètre existant, organisant des « zones d'accompagnement » de faible densité de population,

dans des sites favorables hors de ce périmètre lui-même, prévoyant des centres urbains nouveaux à une dimension qui permette de faire leur place aux équipements de loisir, le schéma directeur apporte l'espace. Et il apporte une plus grande proximité de la nature en orientant la poussée urbaine sur des axes peu nombreux et suffisamment éloignés les uns des autres.

### B. — Les liaisons nécessaires : les nouveaux axes de transport

En matière de loisirs, comme ailleurs, sans transport l'espace n'est qu'une servitude. Ce sont les transports qui font de l'espace une richesse, et il n'est pas excessif de penser que c'est le couple « espace-transport » qui donne vie à la région urbaine.

Il n'y a rien là qui soit spécifique aux équipements de loisir ; mais le fait qu'ils soient grands consommateurs d'espace les place au premier rang des bénéficiaires de la mobilité nouvelle des habitants de la région urbaine, que permettent les réseaux nouveaux de transport.

C'est parce que l'agglomération sera « décloisonnée » par des réseaux ferroviaires et routiers à son échelle, que la plaine de jeux, le centre omnisports, à 10 ou 20 km du centre — c'est-à-dire à vingt minutes par le rail ou par la route — serviront mieux les habitants des quartiers centraux qu'un terrain plus proche mais vingt fois plus petit enserré entre quatre rues ; comme les autres équipements qui constitueront les centres urbains nouveaux, ils seront accessibles sans peine à tous ceux, où qu'ils habitent dans la région, qui en auront un jour le désir.

### C. — L'orientation des axes d'urbanisation

Les cours d'eau et les forêts, qui sont les éléments principaux du loisir de plein air, ont toujours été spontanément utilisés pour l'urbanisation.

— Tout au long de l'histoire, dans les régions tempérées et sûres, où ni les inondations ni les invasions n'étaient trop à craindre, c'est le long des rivières que les hommes se sont établis. Les siècles ont passé, les villes ont grandi ; et si, aujourd'hui, le cours d'eau n'a pas disparu, il

se trouve enserré entre des murs de pierre, des routes et des immeubles, parfois ravalé au niveau d'égout à ciel ouvert (1), et ne constitue plus un élément de loisir.

— Quant aux forêts, le souci implicite de conserver les terres à blé ou betterave, plus productives, a conduit, presque jusqu'au milieu du xx<sup>e</sup> siècle, à construire de préférence sur les emplacements boisés.

Le schéma directeur marque, sur ces deux points, une rupture avec le passé (2) : les axes d'urbanisation choisis respectent les forêts existantes ; et s'ils s'inscrivent le long des vallées, c'est à une échelle suffisante pour que le bord de l'eau puisse être réservé dans une large mesure aux loisirs (3), l'habitat et les activités économiques étant reportés, pour l'essentiel, plus haut, sur les rebords des plateaux.

(1) Ou recouvert, comme la Bièvre.

(2) Cf. ci-dessus chapitre I : Commentaire général de la carte au 1/100.000, III - Description du parti d'aménagement, A - Le choix des axes.

(3) Une place doit également être faite aux industries auxquelles la proximité d'un cours d'eau est indispensable, et aux installations nécessaires à la navigation.

## II. — LES AMENAGEMENTS DE LOISIRS

Le schéma directeur, par ses dispositions d'ensemble, crée les conditions préalables sans lesquelles il est très difficile de créer les aménagements de loisir, ainsi qu'en témoignent les obstacles auxquels se heurtent, en matière d'implantation, la plupart des initiatives dans ce domaine.

Il convient maintenant d'esquisser comment, dans le cadre général qui vient d'être rappelé, ces aménagements auront ainsi une possibilité d'être réalisés : forêts et plans d'eau, qui constituent les sites les plus précieux des loisirs de plein air, puis les petites vallées, dont l'une des vocations est l'accueil des résidences secondaires, les équipements de loisir « urbains » au sens strict, d'abord ceux des centres urbains, puis ceux de portée plus locale seront enfin décrits.

### A. — Les forêts

En dépit de toutes les destructions, la région de Paris est encore une région où les forêts sont importantes ; elles couvrent plus du cinquième de la superficie totale, et sont assez également réparties à la périphérie de l'agglomération, sauf toutefois une insuffisance vers le Nord-Est.

FORETS EN REGION DE PARIS

	FORÊTS domaniales.	FORÊTS non domaniales.	ENSEMBLE forêts.	SUPERFICIE totale des départements.
	km <sup>2</sup>	km <sup>2</sup>	km <sup>2</sup>	km <sup>2</sup>
Seine et Seine-et-Oise.....	300	820	1.120	6.138
Seine-et-Marne .....	253	867	1.120	5.931
	553	1.687	2.240	12.069

Les bois de Boulogne et de Vincennes couvrent chacun 10 km<sup>2</sup> (1), soit ensemble 20 km<sup>2</sup> : l'ensemble de la région comporte donc une superficie boisée cent fois plus grande que ces deux bois donnés il y a un siècle par Napoléon III aux Parisiens, et aménagés par Haussmann aux portes d'un Paris dont il avait lui-même élargi les limites.

L'âge de l'automobile veut de véritables forêts, à la fois plus vastes et plus lointaines que les bois qui pouvaient satisfaire à l'époque des voitures à chevaux : la région de Paris possède encore ces forêts. Il n'est que de les mettre en valeur.

Cette « mise en valeur » ne doit pas s'exprimer seulement dans une politique de défense et de conservation des arbres existants. Elle est essentiellement une politique positive : il n'est nullement exclu, par exemple, et il est même souhaitable que certaines terres actuellement cultivées soient reboisées.

Il est à remarquer, par ailleurs — et ce fait est encore peu connu — que les trois quarts de ces forêts sont privées. A mesure que l'urbanisation, sous forme de résidences secondaires ou principales, s'en approche et atteint leur lisière, elles sont soumises à une pression en vue d'être loties et construites ; de plus, elles sont, sauf exceptions, interdites aux promeneurs. La mobilisation du potentiel forestier existant en région de Paris — qui constitue maintenant un véritable service public — pose donc des problèmes d'acquisition par les collectivités publiques, d'aménagement et, il faut le dire, de police (2). Le District a établi un programme d'ensemble et a commencé, par l'ouverture de crédits en son budget, à rassembler les moyens d'acheter celles de ces forêts qui sont le plus menacées, et de les aménager afin que leur ouverture au public ne leur soit en rien dommageable.

### B. — Les plans d'eau

Par la variété de ses utilisations possibles en matière de loisirs — élément de paysage, voile, motonautisme, ski, natation, pêche — l'eau est un facteur de loisir irremplaçable.

(1) Exactement 952 hectares pour le bois de Boulogne et 995 hectares pour le bois de Vincennes.

(2) Tout le monde aujourd'hui défend les espaces verts, mais combien auront le courage de demander que soient votés les impôts nécessaires pour donner aux autorités les moyens de rendre « fréquentables » les bois publics suburbains.

En aval de Paris, la Seine est un fleuve mort, de par la pollution de ses eaux ; sans que la lutte contre cette pollution puisse être rangée au nombre des aménagements de loisir, car ses aspects sont multiples, il faut rappeler ici que la reconquête de l'eau pure est un élément nécessaire d'une politique de loisirs.

Si les cours d'eau sont nombreux dans la région parisienne, peu de sites sont favorables à l'exercice des sports nautiques sans travaux importants. Certains aménagements au fil de l'eau sont possibles, en utilisant en particulier d'anciennes gravières, mais ne permettent trop souvent de satisfaire qu'aux besoins des sports nautiques, sans que puisse s'y ajouter sur la rive une gamme aussi étendue d'autres activités de loisirs qu'il serait souhaitable.

Deux très grands sites, néanmoins, semblent offrir de belles possibilités, l'un et l'autre à 60 kilomètres environ du centre de Paris ; il s'agit, sur la Seine, des boucles de Moisson et de Guernes dominées respectivement par les coteaux de la Roche-Guyon et de Rolleboise en aval de Mantes, et, sur la Marne, de la boucle de Jablines en aval de Meaux ; dans l'un et l'autre cas, des secteurs de 3.000 et 5.000 hectares pourraient être consacrés à la promenade, aux divers sports de plein air et au camping.

Il ne se trouve pas actuellement en région de Paris d'ensembles sportifs et de détente présentant l'importance et la diversité qui pourront être atteintes au niveau de tels grands équipements régionaux. Mais, dès maintenant, constituant de premiers exemples, existent des aménagements plus limités, dont le rayonnement ne s'étend que sur une fraction de la zone agglomérée : il en est ainsi, au sud de Paris, des installations municipales de Viry-Châtillon. Dans le même esprit, le parc départemental des sports de Choisy-le-Roi, en cours d'aménagement, comporte plusieurs terrains de jeux, des centres aérés pour les enfants et un bassin d'aviron de classe internationale.

D'autres aménagements nautiques de moindre ampleur sont possibles par le barrage d'un cours d'eau secondaire tel le ruisseau de Hauldres, près de Tigery, au nord de Corbeil, ou encore par l'exploitation d'un plan d'eau existant, comme des étangs de la forêt de Rambouillet par exemple.

Enfin, l'eau est un élément infiniment précieux du paysage urbain : sur les 100 kilomètres du cours de Seine de Juvisy à Poissy, les 5 kilomètres qui s'étendent du chevet de Notre-Dame à la colline de Chaillot en portent à peu près seuls témoignage (1). La présence de l'étang de

(1) On peut ajouter la terrasse de Saint-Germain, encore que les abords immédiats du fleuve n'aient pas, à cet endroit, un aménagement approprié.

Saint-Quentin, au cœur d'une ville nouvelle, au nord-ouest de Trappes, et celle d'une boucle de l'Oise à Cergy, au sud de Pontoise, donneront aux urbanistes la possibilité d'une composition qui intègre l'eau à un centre urbain contemporain.

### C. — Les petites vallées : les résidences secondaires

Hors des vastes forêts, des fleuves et des rivières les plus importantes, le charme de l'Île-de-France est fait aussi des multiples petites vallées qui ont creusé des sillons dans les plateaux qui entourent Paris : Essonne, Yvette, Yerres, Ecoute-s'il-pleut, Mauldre, Vaucouleurs, Orge, Louette, Chalouette et tant d'autres ; tour à tour, suivant leur proximité de Paris et leurs facilités de desserte, ces vallées sont menacées d'être submergées par une urbanisation anarchique, et d'abord par celle qui résulte de la prolifération des résidences secondaires des habitants de l'agglomération.

Les urbanistes savent maintenant échapper à la monotonie des pavillons implantés chacun au milieu de son terrain et, dispersant l'habitat en utilisant le relief ou le regroupant en grappes (1), réaliser une occupation du sol selon une densité modérée en conservant un air de village.

Sur le plan juridique, la réglementation devra autoriser et si possible favoriser de telles réalisations.

L'extension du périmètre d'agglomération que prévoit le schéma directeur doit permettre, hors de ce périmètre, d'éviter que la campagne ne perde l'aspect naturel qui fait son charme, en empêchant l'implantation désordonnée des résidences secondaires. Mais la règle autorisant la construction d'une habitation individuelle sur un lot de 2.500 m<sup>2</sup>, admissible dans les campagnes situées loin de l'agglomération, devient inadéquate lorsque la proximité de celle-ci, ou la qualité du site, entraîne la construction d'un grand nombre d'habitations secondaires. Celles-ci s'égrenant le long des chemins, généralement dans leurs plus beaux parcours, au bord des vallons, gâchent définitivement le paysage rural.

Il est donc nécessaire de limiter le développement des habitations secondaires à des périmètres bien définis où elles pourront profiter elles-mêmes des sites, sans pour autant gâter ceux-ci aux yeux des

(1) Cf. le concours « Villages urbains » organisé en 1964 par le District de Paris, et dont les résultats ont été publiés par la revue *Urbanisme* n° 82.

promeneurs. Ce groupement facilitera en outre un meilleur équipement de ces logements, et notamment l'épuration des eaux usées. Une dispersion anarchique, au contraire, entraînerait rapidement la pollution de ces cours d'eau.

La prise en compte de l'ensemble de la région par le schéma directeur, et par les plans d'urbanisme plus détaillés qui en traduiront l'esprit secteur par secteur, permettra de sauvegarder et même d'améliorer le caractère de zone de détente qui doit demeurer celui de ces petites vallées.

#### D. — Les équipements de loisirs des centres urbains

Le loisir des citadins ne se trouve pas qu'à la campagne ou en plein air : il y a un loisir spécifiquement urbain. Faut-il le rappeler pour Paris, qui a été considéré depuis ses origines à la fois comme un haut-lieu de culture et d'esprit et comme le centre des plaisirs ? Sans évoquer, pour autant, le stéréotype facile du « gay Paris », il faut dire que les visiteurs venus de l'étranger ou des provinces connaissent et apprécient mieux que bien des Parisiens cet aspect de la capitale.

Il ne s'agit pas, dans ce schéma d'aménagement et d'urbanisme, de redire ce que les richesses séculaires de Paris peuvent apporter à tout homme, mais seulement de mentionner des faits nouveaux qui ne sont pas sans quelque implication au niveau de l'urbanisme.

1. — En premier lieu, le musée subit la même mutation, le même changement d'échelle, dans l'espace qui lui est nécessaire, que tous les autres équipements : dans une très grande agglomération, le temps n'est plus où il devait se contenter d'un îlot entre quatre rues ; l'exposition spécialisée dans un bâtiment isolé attire surtout des visiteurs convaincus d'avance, et ne touche guère les catégories de population qui n'ont pas reçu, par l'héritage ou par l'éducation, le goût d'une certaine culture (1).

(1) Si de nouvelles formules de musée deviennent possibles, il ne faut nullement en déduire que le musée « entre quatre rues » constitue un type périmé et qu'aucun effort de rénovation n'est à y accomplir : en un semestre de 1964, le Museum of modern art de New York a reçu 655.000 visiteurs, tandis que le Musée national d'art moderne de Paris n'en recevait que 80.000.

Ainsi, mettant à profit l'extension de l'axe urbain prestigieux que constitue la voie triomphale développée du Louvre jusqu'à la terrasse de Saint-Germain, le Musée du xx<sup>e</sup> siècle, de conception architecturale et technique nouvelle, pourra s'édifier dans un site à sa dimension.

Il sera encore valorisé par la proximité d'une « université artistique » groupant dans un parc de 40 hectares le Conservatoire national supérieur de musique, l'École nationale du cinéma, de la radio et de la télévision, l'École nationale d'architecture de Paris et l'École des arts décoratifs.

Situé auprès du centre universitaire, littéraire et juridique de Nanterre, du centre d'affaires de la Défense et de la préfecture des Hauts-de-Seine, cet ensemble de grands équipements culturels, éventuellement complété par un auditorium de 3.000 places, constituera, par sa valeur architecturale et sa fonction de rayonnement dans le domaine des arts, un pôle d'attraction de haute qualité pour les loisirs urbains orientés vers la recherche d'une satisfaction esthétique.

Dans le même esprit, un grand parc de la culture scientifique est à créer. Il pourrait être implanté sur 150 à 200 hectares dans le Nord de l'agglomération. L'occasion de constituer un tel parc autour du thème de la culture scientifique pourrait être trouvée dans la nécessité d'agrandir le palais de la Découverte, de mettre en valeur les collections du Conservatoire des arts et métiers et de reconstituer un musée des Travaux publics, qui pourrait être étendu à la construction et à l'urbanisme.

Le regroupement de cet ensemble de collections conduit à concevoir un vaste musée des techniques, au voisinage d'un centre d'expérimentation et de démonstration actif, accessible aussi bien au public qu'aux étudiants. L'animation de ce parc pourrait être assurée par des congrès scientifiques nécessitant des installations d'accueil proches de l'aéroport Nord et par un centre de documentation d'intérêt national, comportant une organisation complète de traitement de l'information scientifique et technique.

2. — Dans d'autres cas, des sites et des équipements affectés à une fonction déterminée peuvent présenter, pour peu qu'elle soit bien discernée, une valeur non négligeable de culture ou de détente. Afin que ce rôle supplémentaire ne soit pas une gêne pour le bon fonctionnement de l'installation, il est nécessaire de prévoir dès l'origine son importance, et de réserver les emplacements nécessaires.

Quelques exemples peuvent être cités, à titre indicatif, ayant trait tantôt à des sites de plein air, tantôt à des installations industrielles, mais dont le trait commun est qu'ils permettent d'assurer des loisirs « intellectuels ».



— *Gisements* : certains gisements géologiques qui doivent être préservés (sable, gypse, etc.) peuvent constituer avant leur exploitation des réserves d'espaces libres affectés à la promenade ; par la suite, leur exploitation peut être conduite selon un cahier des charges spécial de façon qu'ils puissent être affectés par exemple, lorsqu'il s'agit d'une carrière, à un théâtre en plein air.

— *Grands établissements techniques* : la belle réussite haussmanienne des égouts de Paris a conduit depuis longtemps le public à les visiter ; c'est la même curiosité qui dirigera demain les visiteurs de certains grands établissements industriels comme les centrales thermiques ou les usines de chauffage urbain, à la condition que les dispositions nécessaires soient prévues : il n'est pas de raison de tenir pour négligeable l'enseignement technique appliqué qui peut en résulter, ni l'admiration que ces visites pourront susciter.

*Un aéroport* comme Orly reçoit presque autant de visiteurs que de passagers : leur promenade pourrait être enrichie par l'addition d'équipements qui leur seraient spécialement destinés, tel un musée des maquettes d'avions, ceux d'hier et ceux de demain, si le grand musée de l'air et de l'espace ne peut y trouver place.

3. — Que vaudrait enfin le loisir s'il ne rendait l'homme disponible à la beauté ?

Or « l'esthétique » se transforme. Dans sa forme traditionnelle, elle subsiste à l'échelle du piéton qui examine longuement le portail de Notre-Dame ou la cour de Rohan. Mais il apparaît une esthétique de masse et une beauté cinétique appréciables par l'automobile et par le passager de l'avion qui voient se dérouler lentement sous leurs yeux l'ensemble du décor. L'esthétique est alors faite d'une globalité de volumes, de couleurs ou de lumières, de grandes perspectives vues de différents angles (la skyline de New York), parfois d'apparitions imprévues : du pont d'Iéna, le Sacré-Cœur surgit au fonds de la coulée verte de l'avenue Montaigne » (1).

Il y aurait une démission à penser qu'il suffit, pour satisfaire cette soif de beauté et de grandeur, de conserver jalousement l'héritage que nous avons reçu en renonçant à l'enrichir à notre tour.

Si l'urbanisme, lorsqu'il n'avait pas encore de nom, s'est limité le plus souvent aux perspectives et aux monuments, il serait désolant que l'urbanisme moderne, soucieux à juste titre de construire des logements

(1) Page 64 in *Prospective*, cahier n° 11 : « L'urbanisation Paris 1964 ».

à la chaîne et de mettre les voitures à l'attache, oubliée, dans un souci inexprimé de nivellement par le bas, et les monuments, et les perspectives, et le plaisir que donne ce que les architectes, libérés de la rue-couloir et de la hauteur limitée par la lance d'incendie, appellent le jeu des volumes.

## E. — Les équipements locaux et leur regroupement

Aujourd'hui en pleine évolution, dans sa structure comme dans son rôle au sein de l'agglomération, le quartier, qu'il soit d'un grand ensemble, d'une commune de banlieue ou de Paris intra-muros, couvre la majorité du loisir de fin de journée, ainsi qu'une partie du temps libre de fin de semaine.

C'est dans ce cadre du quartier, ou dans celui du petit ensemble ou de la petite commune, que les citadins, enfants et personnes âgées, doivent pouvoir trouver, à proximité de leur résidence, leur part de verdure, d'espace et de soleil.

Ces équipements liés à la résidence — jardins d'enfants et squares, piscines, gymnases, aires couvertes, maisons de jeunes et autres « micro-équipements » —, dispersés au niveau du quartier, sont dit « normalisés » parce que leur importance et leur répartition sont appréciées en fonction du chiffre de la population (1). La norme est ainsi une ratio démographique, mais qui n'est pas uniforme. Pour une gamme donnée d'équipements, le besoin en surface par habitant décroît quand la taille de l'ensemble à desservir est plus grande : car il n'est pas nécessaire de construire pour 50.000 habitants exactement cinq fois les équipements nécessaires pour 10.000. Mais, en sens inverse, il est possible, à partir d'une certaine quantité de population, d'élargir la gamme des équipements : piscine, patinoire, tennis couvert, par exemple, peuvent alors être prévus.

Au total, ce deuxième aspect joue plus que le premier et, pour les équipements de loisir dans leur ensemble, le besoin en surface par

(1) Les lieux de culte, eux-mêmes, sont aujourd'hui « normalisés » par les autorités des divers cultes et font partie, pour l'urbaniste, de ces micro-équipements. Mais quelle sera la forme et l'étendue de l'église épiscopale ? Faut-il une église « principale » — de quelle forme, de quelle étendue, avec quelle surface de parcs de stationnement — pour le cœur des villes nouvelles ?

habitant est d'autant plus important que l'on ne se limite pas à un cadre trop petit, et que l'on prend en compte des unités de plusieurs centaines de milliers d'habitants.

Il ne suffit plus, ainsi, que des édiles actifs s'emploient à doter chaque commune ou chaque quartier des équipements correspondant à la norme pour que les besoins des habitants de la région se trouvent satisfaits.

Les conditions pratiques dans lesquelles des équipements de niveau local peuvent être réalisés ne sont évidemment pas les mêmes dans les arrondissements de Paris et dans les grands ensembles. Force est de constater que, dans les secteurs d'urbanisation ancienne qui ne feront pas l'objet de rénovation, l'application de ces « normes » à tous les quartiers se heurte à des impossibilités en raison de la rareté des terrains et du prix élevé des terrains disponibles. Vouloir coûte que coûte réaliser tous les équipements souhaitables dans chaque quartier, chaque arrondissement ou chaque commune de très proche banlieue, conduirait à constituer une juxtaposition d'installations toujours insuffisantes, de qualité médiocre, implantées au hasard des possibilités foncières.

Par contre, dans les secteurs d'urbanisation nouvelle, la liberté dans la conception, les possibilités de regroupement sont beaucoup plus grandes, le rendement des crédits est beaucoup plus élevé. Là, on peut voir large dans le présent et réserver pour l'avenir.

C'est donc en équipements groupés en « parcs » dans les secteurs d'urbanisation nouvelle, ou dans les rares vides utilisables de l'agglomération existante — par exemple au Tremblay, sur l'emplacement du champ de courses, ou sur une partie du terrain actuel de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux — que peuvent se faire la plupart des réalisations. Et, de ces équipements groupés, les initiatives comme les financements excèdent, dans beaucoup de cas, la capacité de la commune sur le territoire de laquelle l'opération pourra être effectuée.

Il n'y a là aucune option, mais seulement la constatation des conséquences difficilement remédiables du fait que la place de ces équipements n'a pas été prévue aux époques — fort anciennes pour certains quartiers, mais parfois très récentes ailleurs — où était possible ce qui ne l'est plus.

De tels parcs, regroupant des équipements de loisirs, doivent constituer, pour la plupart, l'un des éléments d'un regroupement plus vaste comprenant également des équipements commerciaux, des zones d'emplois dont l'ensemble peut constituer précisément l'un de ces centres urbains dont la banlieue est jusqu'à présent si démunie. Car si l'environnement que représente le cœur d'une ville favorise la fréquentation de tels équipements, réciproquement, leur présence est un facteur de croissance et d'essor de la ville ; commerces, bureaux, loisirs au sens large donnent, pour l'essentiel, à la ville son caractère propre, son attrait, et finalement son « âme ».

**CONCLUSION GÉNÉRALE**

Tel est le schéma directeur, qui inscrit sur la carte ce que l'on appelle « le Paris de l'an 2000 » ; simple et frappante, cette expression n'est pas fausse :

— Paris, après cinq siècles de Lutèce, c'est, plus de quinze fois centenaire, ce nom inchangé qui s'applique, par-dessus les limites administratives, aux deux mille kilomètres carrés de la région urbaine de demain comme à l'agglomération d'aujourd'hui et à la ville murée du Moyen Age.

— L'an 2000, c'est la date symbolique, et qui ne doit être prise que comme telle, où cette région sera constituée de 14 millions de personnes, en moyenne trois fois plus riches qu'à l'heure actuelle, et par conséquent plus exigeantes pour leur ville qu'elles ne peuvent l'être maintenant.

Autant qu'il est possible de prévoir trente ou quarante ans à l'avance, on peut résumer par quelques chiffres la géographie humaine de la région de Paris qui résulte du schéma directeur :

- Paris intra-muros conservant, en ordre de grandeur, un même nombre d'habitants mais avec une tendance à la diminution autour de 2,5 millions ;
- les banlieues actuelles évoluant dans leurs structures, et progressant de 4,7 à 7 millions d'habitants ;
- dans les extensions, d'une superficie égale à celle de l'agglomération présente, plus de 3 millions de personnes constituant, autour de centres urbains nouveaux, de véritables villes nouvelles, là où quelques centaines de milliers d'habitants se trouvent aujourd'hui dispersés ;
- enfin, dans les autres villes de la région et en zone rurale, sur 80 % du sol de la région, un million et demi de résidents, doublant sensiblement le chiffre actuel de peuplement de ces villes et de ces campagnes d'Ile-de-France.

Le schéma directeur ne comporte pas d'évaluation de financement. Ce n'est pas son objet, mais, sachant que grandir c'est investir, qui ne s'en inquiéterait ? Combien cela va-t-il coûter ? A cette question, la réponse ne tient pas en un chiffre, faussement parlant : le coût de la « ville », de l'ensemble des villes de France, sera la part que, dans chacun des plans de développement qui se succéderont, les Français auront décidé de consacrer à leurs logements, à leurs transports, à leurs écoles, lycées et facultés, à leurs hôpitaux, à leurs espaces de sport et de loisirs, etc. Il n'y a pas un coût spécifique de la ville en soi. C'est ainsi, projet après projet, budget après budget, plan après plan, et non par une décision unique comme un coup de baguette magique, que se financent une ville, une agglomération, une région urbaine.

Il reste que si, dans la distribution des financements, la juste part n'était pas faite en temps utile aux grandes infrastructures de transport, l'extension de l'agglomération sur les axes choisis serait entravée ou retardée. Ceci provoquerait un resserrement et un engorgement des lieux habités, qui accroîtraient les coûts futurs des investissements comme les frais immédiats de fonctionnement de la vie urbaine, cependant que continueraient, pendant de longues années, les difficultés de la vie quotidienne pour tant d'hommes de cette immense ville. La région urbaine de Paris n'en serait pas moins nombreuse, mais, moins étendue, elle deviendrait de moins en moins « vivable ». Il n'est pas possible qu'une telle situation ne nuise pas à la longue à l'efficacité, pour la nation entière, de sa plus puissante zone urbaine.

Ainsi, pour une même somme de financement, chaque année fixée, le seul prix du schéma directeur est l'exigence d'équilibrer, mieux qu'aujourd'hui, la satisfaction du présent et la préparation du proche avenir.

Finalement, pour Paris, comme pour toutes les autres régions, un urbanisme prévu de longue date coûtera moins cher que les improvisations et que le comblement précipité et par à-coup des retards les plus criants.

Ce schéma directeur dessine comment quatorze millions de Français constitueront ensemble l'une des régions urbaines de la France ; comment ils y trouveront, adapté à leur siècle, ce que, de tous temps, les hommes ont attendu de la ville : le travail, l'habitat, la culture et les loisirs, et, plus profondément, davantage de liberté, davantage de beauté — celle des œuvres humaines — et aussi la commodité qui permet à chacun de jouir et de la liberté et de la beauté.

Une fois adoptées les lignes directrices de la conception d'ensemble, il faudra, dans la mise en « œuvres », atteindre et constamment retrouver en effet les objectifs qui, dans l'introduction générale de cette « défense et illustration » du schéma directeur, étaient assignés à l'aménagement et à l'urbanisme.

— *Liberté* : de quel droit l'urbaniste, le sociologue, le planificateur ou simplement l'« honnête homme », projetant ses goûts personnels, imposerait-il pavillon plutôt qu'appartement, théâtre plutôt que stade, laboratoire plutôt que bureau ? Tous ceux qui partagent la responsabilité d'aménager le cadre de vie de leurs contemporains et de leurs enfants doivent le comprendre et, dans une vue commune, prévoir assez large pour laisser place au libre choix de chacun.

— *Beauté* : il ne s'agit pas de luxe, et il est des beautés qui ne sont pas dispendieuses (1). Mais il n'est pas de beauté étriquée : à l'urbanisme parisien, le schéma directeur permet un renouveau de beauté. Mais, seul, il est impuissant à l'assurer : car la grandeur ou l'agrément du décor urbain sont le fruit d'un bon urbanisme de détail, d'une architecture de goût et de qualité : ceux-ci ne renaîtront en France que d'une plus grande exigence de tous ceux qui participent à l'art de construire, architectes, ingénieurs, administrateurs, chefs d'entreprise, promoteurs et, finalement, d'une plus grande exigence de tous les hommes et toutes les femmes qui sont à la fois les usagers et les spectateurs de la ville.

— *Commodité* : entre le beau et le « fonctionnel », il faut se refuser à choisir, et vouloir l'un et l'autre. Toute l'histoire de l'art vrai, de l'art le plus moderne à l'art le plus ancien, témoigne que ce qui est beau peut être fonctionnel (2) ; et ce serait une vue d'esthète, ignorant l'état de l'habitat parisien, la tension des horaires, la fatigue de chaque soir, que de négliger toutes les possibilités d'alléger la peine des hommes et des femmes qui vivent en région de Paris.

Village celtique, bourgade romaine, fief des rois qui de Paris ont rassemblé la France, capital de l'Etat — des Francs, des Capétiens, comme des Républiques — commune patrie des Français et l'un des biens éminents du commun patrimoine de tous les hommes de cette planète, Paris a déjà traversé vingt siècles. Au-delà des pierres, anciennes et nouvelles, qui divisent et composent, siècle après siècle, l'espace et le volume de son enveloppe physique, il y a une permanence de Paris dans son esprit et dans son âme, une permanence de Paris, « France de la France ».

Il n'est aucun plan de Paris qui ne doive assumer et ce passé et cette permanence.

Le plan de 1965 — ce schéma directeur — vient au moment de l'un de ces recommencements dont l'histoire de Paris est jalonnée ; il en précède aussi beaucoup d'autres et s'attache à les préparer.

Les idées, les techniques, les besoins et les revenus vont continuer leur évolution ou leur croissance ; la manière de les inscrire dans la texture urbaine se modifiera ; de même s'affirmera ce désir des hommes

(1) L'architecture moderne d'un pays qui ne peut encore se classer parmi les riches, comme la Finlande, en offre maint témoignage.

(2) « Ce qui est beau est ce qui est adapté à sa fonction » (Socrate). L'art le plus moderne en donne des exemples avec des gares ou aéroports comme Stazione Termini à Rome, l'aéroport Dulles à Washington, l'aéroport d'Orly.

de prévoir leur avenir et d'anticiper les lendemains, dans les œuvres du jour ; de même, après l'an 2000, se poursuivra l'augmentation en nombre des habitants de la France.

C'est pourquoi, ce schéma directeur ne trace pas une région urbaine fermée sur elle-même — quelle qu'en soit l'étendue — mais projette vers Rouen et la mer, par le Val de Seine, les directions dans lesquelles, à mesure des progrès de sa richesse et de sa population, Paris, s'il le faut, pourra avancer.

Que ce Paris dessiné en 1965 ne soit pas indigne du Paris d'hier ne serait pas une ambition assez haute. Nous n'aurons réussi que si, bâtisseurs de Paris à leur tour, nos descendants peuvent s'assigner comme but de n'être pas indignes du Paris que notre génération va bâtir.

## LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION DE PARIS A ETE ETABLI

Sous la responsabilité de Paul DELOUVRIER,  
Délégué général au District de la région de Paris,  
Président de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de  
la région parisienne,  
assisté de Michel PIQUARD ;

Sous la direction :

de Jean MILLIER,  
Directeur des études et programmes à la Délégation générale,  
assisté d'Yves MEAU ;

de Jacques MICHEL, Serge GOLDBERG, Guy LAGNEAU,  
de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne  
dirigeant l'équipe de cet Institut,

Michel BARBIER, Jean COIGNET, Jean DELLUS, Michel HENRY, Jean  
LALLEMENT,  
Pierre MERLIN, Michel MOTTEZ, Henri NARDIN,  
Jean-Louis PALIERNE, Jean-Claude RALITE, Bertrand WARNIER,  
ainsi que

A. BAVOUX, E. COHEN-BOULAKIA, C. DELPRAT, E. DROUANT, J. JUVIN,  
M. LEMAISTRE, R. MAISON, P. PAVY, C. PLANTEVIN, J. TORRES, T. WNUK ;

Avec le concours de la Délégation générale au District  
de la région de Paris,  
et particulièrement de Jean VAUJOUR, Secrétaire général,  
Jean MASCARD, Pierre CARLE et Edouard BAUD ;



**LISTE DES TABLEAUX****Introduction générale**

- 13 Population totale et population urbaine de la France  
14 Répartition de la population urbaine de la France  
19 Croissance de la population française 1954 à 1962

**CHAPITRE I : Commentaire général de la carte au 1/100.000**

- 39 Agglomération parisienne : partie dense, utilisation du sol

**CHAPITRE II : Les Transports**

- 170 Moyens de transport utilisés en 1960 pour se rendre au travail suivant le lieu d'emploi  
174 Part des migrations alternantes effectuée en voiture particulière, densité et taux de motorisation à New York et à Los Angeles (1960)

**CHAPITRE III : Les Activités**

- 204 Répartition des emplois par activités en 1962 en région de Paris  
205 Population active employée dans l'industrie en 1962 en région de Paris  
207 Population active employée dans le secteur tertiaire en 1962

**CHAPITRE IV : Les Loisirs**

- 234 Forêts en région de Paris

**LISTE DES HORS-TEXTE****Introduction générale**

- 15 Figure 1 Perspectives de développement des métropoles d'équilibre et leur insertion dans la trame des grandes liaisons primaires

**CHAPITRE I : Commentaire général de la carte au 1/100.000**

- 40 Figure 2 Paris : l'agglomération en 1965
- 41 Figure 3 Londres : l'agglomération en 1958
- 44 Figure 4 La région parisienne en 1850 et la région parisienne en 1900
- 45 Figure 5 La région parisienne en 1965
- 52 Figure 6 L'agglomération parisienne en 1965 et sa « frontière » urbaine (P.A.D.O.G., août 1960)
- 54 Figure 7 Emplacement des principaux groupes de logements construits à l'intérieur de l'agglomération de 1939 à 1964 (vingt-cinq années)
- 55 Figure 8 Emplacement des permis de construire et des accords préalables de plus de 50 logements, délivrés à l'extérieur de la frontière urbaine, en dérogation aux dispositions du P.A.D.O.G. de 1961 à 1964 (quatre années)

- 61 Figure 9 Implantation récente d'activités et de grands équipements
- 78 Figure 10 Hypothèse (non retenue) de villes nouvelles conçues comme une « couronne » de points isolés
- 79 Figure 11 Villes de plus de 40.000 habitants situées dans un rayon de 50 km à 120 km de Paris
- 86 Figure 12 Réseau des voies principales et réseau métropolitain dans le centre de l'agglomération
- 87 Figure 13 Principaux axes routiers et ferrés dans l'agglomération
- 102 Figure 14 Localisation des zones décrites
- 104-126 Figure 15 Principe d'aménagement des zones Nord et Est
- 112 Figure 16 Principe d'aménagement des zones Sud et Ouest
- 120 Figure 17 Principe d'aménagement de la zone Ouest proche de Paris

#### CHAPITRE II : Les Transports

- 153 Figure 18 Trafic ferroviaire de marchandises — 1963
- 166 Figure 19 Trafic à l'heure de pointe sur les lignes du réseau métropolitain — 1960
- 167 Figure 20 Trafic voyageurs de la banlieue de Paris (voie ferrée) — 1963
- 168 Figure 21 Trafic routier (routes nationales) — 1960
- 183 Figure 22 Le réseau routier : principes d'organisation
- 186 Figure 23 Réseau ferré dans la région urbaine de 14 millions d'habitants
- 187 Figure 24 Réseau express régional (R.E.R.) : ligne transversale Est-Ouest
- 188 Figure 25 Réseau express régional (R.E.R.) : première ligne transversale Nord-Sud
- 189 Figure 26 Réseau express régional (R.E.R.) : deuxième ligne transversale Nord-Sud
- 192 Figure 27 Réseau routier principal dans la région urbaine de 14 millions d'habitants

- 193 Figure 28 Réseau routier principal : la vallée de la Seine en amont de Paris
- 194 Figure 29 Réseau routier principal : la vallée de la Marne et la zone Nord-Est
- 195 Figure 30 Réseau routier principal : la vallée de la Seine en aval de Paris

#### CHAPITRE III : Les Activités

- 220 Figure 31 Principaux centres d'activités tertiaires (hors Paris) dans la région urbaine de 14 millions d'habitants

#### CHAPITRE IV : Les Loisirs

- 228 Figure 32 Principaux sites de loisirs de plein air

#### REMARQUES

- Les nombres indiquant l'échelle des diverses figures sont des nombres arrondis ;
- Toutes les figures sont orientées au Nord.

## TABLE DES MATIÈRES

### PLAN DE L'OUVRAGE

1	<b>AVANT-PROPOS</b>
7	<b>INTRODUCTION GENERALE</b>
10	<b>I. Evolution prévisible de la région de Paris</b>
10	A. <i>Evolution économique</i>
11	B. <i>Evolution démographique</i>
21	C. <i>Dimensions de l'urbanisme en région de Paris</i>
25	<b>II. Objectifs de l'urbanisme et de l'aménagement en région de Paris</b>
28	<b>III. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris : son objet et sa portée</b>
	<b>Plan du rapport</b>

### CHAPITRE I : COMMENTAIRE GENERAL DE LA CARTE AU 1/100.000

35	<b>Introduction</b>
36	<b>I. Situation actuelle de l'urbanisme : Paris et sa banlieue</b>
38	A. <i>Situation de fait : vue générale sur l'agglomération parisienne comme unité urbaine</i>
43	a) <i>La disparition des espaces libres</i>
46	b) <i>La banlieue sous-équipée</i>
48	c) <i>Le centre congestionné</i>
49	d) <i>La lenteur de la rénovation</i>
51	e) <i>Conclusion</i>

53	B. <i>Situation de droit : la réglementation actuelle d'aménagement et d'urbanisme pour l'agglomération parisienne dans son ensemble</i>
53	a) Un périmètre d'agglomération trop petit
58	b) Le contrôle des implantations d'activités
60	C. <i>Prises de conscience</i>
60	a) La reprise des grands équipements
62	b) La nécessité de l'urbanisme
	c) Le dépassement de l'agglomération actuelle
64	<b>II. Principes d'urbanisme au niveau de la région de Paris dans son ensemble</b>
65	A. <i>Des centres urbains nouveaux</i>
65	a) Les centres urbains dans l'agglomération parisienne d'aujourd'hui
67	b) Les orientations possibles
69	c) Les fonctions à regrouper dans les centres nouveaux
73	d) Centres urbains nouveaux en banlieue actuelle et villes nouvelles en zones d'extension
77	B. <i>Des axes préférentiels d'urbanisation et de transport</i>
77	a) L'implantation des villes nouvelles : les axes d'urbanisation
84	b) Le réseau de communications : les axes de transport
89	C. <i>L'unité de la région urbaine</i>
94	<b>III. Description du parti d'aménagement</b>
94	A. <i>Vue d'ensemble du schéma directeur : le choix des axes</i>
95	a) Les sites de la région de Paris
97	b) Les liaisons avec les autres régions
98	c) Le double axe principal : la Seine-aval au large des deux rives
99	d) Les axes secondaires et leur liaison avec l'axe principal : les axes tangentiels

101	B. <i>Description, par zone, du schéma directeur</i>
103	a) Le Nord et la vallée de l'Oise
110	b) Le Sud-Ouest et l'Ouest : de l'autoroute du Sud à Versailles et Mantes
117	c) La vallée de la Seine en aval de Saint-Germain
121	d) L'Ouest proche de Paris
123	e) Le Sud-Est et la vallée de la Seine en amont de Paris
125	f) L'Est
130	g) Au-delà de la zone agglomérée, les villes secondaires et les zones rurales et forestières de la région de Paris
132	h) Paris intra-muros

## CHAPITRE II : LES TRANSPORTS

147	<b>Introduction</b>
148	<b>I. Les transports dans la région parisienne</b>
148	A. <i>Les transports de personnes</i>
149	a) Les migrations alternantes
150	b) Les relations d'affaires
150	c) Les achats et les affaires personnelles
151	d) Les loisirs et les relations sociales
151	B. <i>Les marchandises</i>
152	a) A l'intérieur de la région
154	b) Les échanges extérieurs
154	<b>II. Evolution des déplacements</b>
154	A. <i>Les transports de personnes</i>
155	a) Les migrations alternantes
158	b) Les relations d'affaires
159	c) Les achats et les affaires personnelles
160	d) Les loisirs et les relations sociales
161	B. <i>Les marchandises</i>

163	<b>III. Les moyens de transport et les options du schéma directeur</b>
164	A. <i>Les moyens de transport, aujourd'hui</i>
164	a) Les moyens existants
169	b) L'utilisation des moyens de transport
171	B. <i>Les tendances futures</i>
171	a) Les moyens de transport
173	b) Le fait de la voiture individuelle
175	C. <i>Les options du schéma directeur</i>
175	a) Le centre de l'agglomération
176	b) Les nouvelles zones d'urbanisation
179	D. <i>Les caractéristiques des réseaux futurs</i>
179	a) Le réseau ferré
180	b) Le réseau routier
184	<b>IV. Les réseaux de transport dans le schéma directeur</b>
184	A. <i>Le réseau express régional (R. E. R.)</i>
185	a) La ligne transversale Est-Ouest
185	b) Les lignes transversales Nord-Sud
190	c) Possibilités de liaisons tangentielles.
190	B. <i>Le réseau routier</i>
196	C. <i>Les transports à grande distance</i>

### CHAPITRE III : LES ACTIVITES

201	<b>Introduction</b>
203	<b>I. Nature et évolution des activités parisiennes</b>
203	A. <i>Activités parisiennes</i>
204	a) Agriculture
205	b) Industrie
206	c) Activités tertiaires

208	B. <i>Evolution des activités</i>
208	a) Evolution récente des emplois
209	b) Evolution future des emplois
211	c) Evolution des structures
212	<b>II. Superficie et localisation des emplois</b>
212	A. <i>Superficie</i>
214	B. <i>Localisation des emplois</i>
215	C. <i>Desserrement des activités</i>
219	<b>III. Les activités dans le schéma directeur</b>
<b>CHAPITRE IV : LES LOISIRS</b>	
227	<b>Introduction</b>
231	<b>I. Orientations générales du schéma directeur et besoins de loisirs</b>
231	A. <i>L'espace nécessaire : la région urbaine</i>
232	B. <i>Les liaisons nécessaires : les nouveaux axes de transport</i>
232	C. <i>L'orientation des axes d'urbanisation</i>
234	<b>II. Les aménagements de loisirs</b>
234	A. <i>Les forêts</i>
235	B. <i>Les plans d'eau</i>
237	C. <i>Les petites vallées : les résidences secondaires</i>
238	D. <i>Les équipements de loisirs des centres urbains</i>
241	E. <i>Les équipements locaux et leur regroupement</i>
244	<b>CONCLUSION GENERALE</b>

Les cartes du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (au 1/100.000) et de la région de Paris dans le bassin parisien (au 1/500.000),

sont en vente au District de la Région de Paris, 29, rue Barbet-de-Jouy, Paris (VII<sup>e</sup>),

et à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne, 9, rue Hamelin, Paris (XVI<sup>e</sup>), au prix de 15 francs et de 10 francs.



# LA DOCUMENTATION FRANÇAISE ILLUSTRÉE

EDITEE PAR

L A D O C U M E N T A T I O N F R A N Ç A I S E

(Secrétariat Général du Gouvernement) 16, rue Lord-Byron, Paris (8<sup>e</sup>), tél. : 359-82-00  
31, quai Voltaire, Paris (7<sup>e</sup>), tél. : 548-27-92

## DISPONIBLES

- |   |   |  |
|---|---|--|
| 21. Paris.                                      | 171. L'élevage.   | 195. La France et la recherche spatiale.                                 |
| 43. A la conquête des terres nouvelles.         | 172. Le système métrique.   | 196. Le musée de l'Homme.  |
| 55. A la recherche des civilisations disparues. | 173. L'Institut National de la Statistique et le recensement de 1962. | 197. Le musée des monuments français.                                    |
| 87. Fleurs et Jardins.                          | 174. L'Industrie du Pétrole.  | 198. L'évolution démographique et la croissance urbaine.                 |
| 91. Le Timbre-poste.                            | 175. Le charbon dans l'économie française.                            | 199. Les jeux olympiques.  |
| 109. Strasbourg.                                | 176. Les institutions boursières et leur évolution.                   | 200. Communes de France.   |
| 112. Festivals et monuments illuminés.          | 178. L'électricité en France.   | 201. La politique de coopération avec les pays en voie de développement. |
| 115. Le Thermalisme en France.                  | 180-181. Le quatrième plan. 3,50 F.                                   | 202. Le musée de Cluny.  |
| 116. Les Fromages français.                     | 182. Lyon.  | 203. Dijon.  |
| 119. L'Industrie Cotonnaire (édition 1962).     | 183. Les recensements de l'industrie. 1,6 F.                          | 204. Les Territoires d'Outre-Mer.  |
| 127. La Banque de France.                       | 184. Le Terre Adélie.   | 205. Les vins de France.   |
| 139. L'Horlogerie.                              | 185. La S. N. C. F.   | 206. Les maisons des jeunes et de la culture.                            |
| 142. Les Charbonnages français.                 | 186. Grenoble.  | 207. Le Service du Génie rural et la modernisation des campagnes.        |
| 145. La Population de la France.                | 187. Les constructions scolaires et universitaires.                   | 208-209. L'économie française. 2,40 F.                                   |
| 148. La décentralisation théâtrale.             | 188. Notre-Dame de Paris. 1,60 F.                                     | 210. Le Palais du Louvre et son musée.                                   |
| 152. La Communauté.                             | 189. L'industrie électronique.  | 211-212. L'université de Paris.  |
| 157. La République Islamique de Mauritanie.     | 190. Rennes.  | 213. Nancy.  |
| 158. Le Havre.                                  | 191. La Défense Nationale.  | 214. La renaissance de Versailles.                                       |
| 163. Nice.                                      | 192. La Maison de la Radio.   | 215. Les transports scolaires.   |
| 165. La Chasse en France.                       | 193-194. La recherche scientifique en France. 3,20 F.                 |  |
| 168. La République Malgache.                    |   |  |
| 169. Toulouse.                                  |   |  |
| 170. Les aéroports français.                    |   |  |

PRIX : 0,80 F.  
Ce numéro : 5 F.

Abonnement annuel (10 numéros) : 6,50 F.

C. C. P. Paris 9060-98.

Imprimé en France.

Le Gérant : J.-L. Crémieux-Brilhac.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26 rue Desaix.