

**PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE**  
**Service régional de l'équipement de la région d'Ile-de-France**

APPROUVÉ PAR  
LE DÉCRET 76 577  
DU  
1 JUILLET 1976

**SCHÉMA DIRECTEUR  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME  
DE LA  
RÉGION D'ILE-DE-FRANCE**

**JUILLET 1976**

**RAPPORT**



**INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME  
DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE**







Le présent schéma directeur a été établi sous l'autorité de M. Maurice DOUBLET, puis de M. Lucien LANIER, préfet de la région d'Ile-de-France, assisté de M. André LAURE, puis de M. Bernard HIRSCH, Préfet, chef du Service Régional de l'Équipement, par :

- Un comité de rédaction, animé par M. FRANC et J.P. LECLERC (IAURIF) et comprenant MM. ALDUY (IAURIF), ELADARI, PEYLET, PIGHETTI (SRE).
- Un groupe de travail, animé par J.-P. ALDUY et Ch. ROSCIAN (IAURIF) et comprenant Mme ANACHE, MM. BROILLET (IAURIF), CHECCAGLINI (SRE), DANY, EDOUARD, de FOMBELLE, FOUCHER, GLEIZER, Mme GOUT (IAURIF), M. GROSBON (SRE), Mme GUIGUES, MM. HANNING, HERMELIN, MASSOT (IAURIF), MEARY (SRE), Mme RAGU (IAURIF), M. di ROMA (SRE), MM. RENARD, SAUVAGET (IAURIF).



# SOMMAIRE

	Pages
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>INTRODUCTION : LA RÉGION PARISIENNE DE 1965 à 1975 : LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT A L'ÉPREUVE DES FAITS</b> .....	9
- Le diagnostic de 1965 et les principes d'aménagement retenus .....	9
- Éléments d'un bilan 1965-1975 .....	12
<b>PREMIÈRE PARTIE : LE PARTI GÉNÉRAL D'AMÉNAGEMENT</b> .....	17
<b>Chapitre I - La région d'Ile-de-France aujourd'hui et ses perspectives d'évolution</b> .....	19
A - La région d'Ile-de-France aujourd'hui et demain .....	20
B - La région d'Ile-de-France et l'aménagement du territoire .....	25
C - La région d'Ile-de-France et le Bassin Parisien .....	29
<b>Chapitre II - Le parti général d'aménagement</b> .....	31
A - Les finalités .....	31
B - Les lignes directrices de l'aménagement régional .....	34
1 - Le parti général d'aménagement .....	37
1. Une organisation urbaine polycentrique .....	37
2. La protection et l'aménagement de l'espace rural .....	41
3. Le développement modéré des villes petites et moyennes de la périphérie .....	45
4. L'organisation des transports .....	47
2 - Présentation de la carte de synthèse .....	49
<b>DEUXIÈME PARTIE: LES COMPLÉMENTS AU PARTI D'AMÉNAGEMENT: COMMENTAIRE DES PRINCIPALES CARTES</b> .....	55
<b>Chapitre I - L'agglomération centrale : Paris et la première couronne</b> .....	59
A - Paris .....	59
1 - Le diagnostic .....	60
2 - Les objectifs d'aménagement et d'urbanisme .....	65
3 - Commentaire de la carte .....	68
B - La première couronne .....	70
1 - Le diagnostic .....	72
2 - Commentaire de la carte .....	75
<b>Chapitre II - Commentaire des cartes "Transports"</b> .....	79
A - Les transports et le parti d'aménagement .....	80
1 - Les principes .....	80
2 - L'organisation des transports de voyageurs .....	83
3 - Le transport des marchandises .....	92
B - Présentation des cartes .....	93



<b>Chapitre III - Le cadre de vie : la trame verte</b> .....	97
A - Les composantes de la trame verte .....	99
1 - Les espaces verts urbains .....	99
2 - Les espaces naturels et ruraux .....	100
B - Commentaire de la carte .....	104
 <b>Chapitre IV - Le cadre de vie : la composition du paysage urbain</b> .....	107
A - La mise en forme de la ville et de son environnement rural .....	108
B - Les principes généraux de la composition du paysage urbain en région d'Ile-de-France .....	110
C - Les premières actions de composition du paysage régional .....	112
D - Commentaire de la carte .....	114
 <b>Chapitre V - Orientations pour une première phase</b> .....	119
A - Une stratégie différenciée pour atténuer le déséquilibre habitat/emploi .....	120
B - L'exécution d'un programme prioritaire d'infrastructures de transports .....	123
C - Une seconde phase de réalisation des Villes Nouvelles .....	125
 <b>CONCLUSION</b> .....	129
 <b>ANNEXE - LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE DE 1965 à 1975</b> .....	131
L'évolution générale de la population et des emplois .....	134
Les réalisations dans les principaux domaines de l'équipement urbain .....	138
La mise en œuvre des centres urbains nouveaux .....	150

## LISTE DES ILLUSTRATIONS

Fig. 1 - Périmètre des schémas d'aires métropolitaines et "zones d'appui" du Bassin parisien .....	26
Fig. 2 - La région d'Ile-de-France dans le Bassin parisien .....	28
Fig. 3 - Une organisation urbaine polycentrique .....	36
Fig. 4 - La protection et l'aménagement de l'espace rural .....	42
Fig. 5 - Villes petites et moyennes de la périphérie .....	44
Fig. 6 - L'organisation des transports .....	46
Fig. 7 - Paris et la première couronne : le diagnostic .....	62
Fig. 8 - La première couronne : organisation administrative .....	71
Fig. 9 - Les relations entre les villes nouvelles et Paris par route .....	82
Fig. 10 - Les relations entre les villes nouvelles et Paris par transport en commun en site propre .....	82
Fig. 11 - Les relations entre les principaux centres urbains (autres que Paris) par route .....	84
Fig. 12 - Les relations entre les principaux centres urbains (autres que Paris) par transport en commun en site propre .....	84
Fig. 13 - L'organisation de la banlieue proche par le réseau routier .....	88
Fig. 14 - L'organisation de la banlieue proche par le réseau de transport en commun en site propre ...	88
Fig. 15 - L'insertion du système régional de transport dans le réseau national et international .....	90
Fig. 16 - Les secteurs déficitaires en espaces verts publics dans la zone centrale .....	98
Fig. 17 - Les zones naturelles d'équilibre .....	102
Fig. 18 - Opérations routières liées à la prochaine phase de mise en œuvre du parti d'aménagement régional (horizon 1985-1990) .....	122
Fig. 19 - Opérations de transport en commun en site propre liées à la prochaine phase de mise en œuvre du parti d'aménagement régional (horizon 1985-1990) .....	122
Fig. 20 - L'extension des grandes voies de communication routières (1965-1975) .....	142
Fig. 21 - L'extension et la modernisation des transports en commun (1965-1975) .....	143



# AVANT-PROPOS

*Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France n'est pas à proprement parler un document nouveau : il est l'héritier direct de celui de 1965, enrichi par dix années de mise en œuvre.*

*Aussi bien peut-on dire qu'il y a un seul et même schéma directeur de la région d'Ile-de-France, dont l'expression se renouvelle et se rajeunit au fur et à mesure du déroulement de son histoire, ponctuée de quelques dates essentielles : 1965, 1969, 1975.*

*La procédure d'approbation du schéma directeur s'inscrit en effet dans un processus déjà ancien dont elle doit marquer l'aboutissement.*

*1 - Au début des années 1960, alors que s'amplifiait la croissance urbaine, l'agglomération parisienne, sous la pression d'un développement anarchique, voyait, à peine le plan d'aménagement et d'organisation générale (PADOG) approuvé (1), céder les remparts réglementaires que ce document avait vainement cherché à édifier.*

*Pour remédier à une croissance qui, trop forte et incontrôlée, dévorait l'espace encore libre, naquit l'idée d'un schéma directeur. Ce dernier, élaboré au cours des années 1962 à 1964 sous l'autorité de M. Paul DELOUVRIER, alors délégué général au district de la région de Paris, fut pris en considération par le Gouvernement le 26 novembre 1964. Il fit l'objet d'une série de consultations des conseils généraux, puis du comité consultatif économique et social et du conseil d'administration du district de la région parisienne. Sur la base des observations recueillies, un rapport sur les propositions de modifications et une nouvelle carte furent établis en 1969. L'ensemble du dossier fut à nouveau soumis à l'avis des conseils généraux et des assemblées du district. La procédure d'approbation ne fut cependant pas menée à son terme.*

*Novateur à bien des égards, et notamment au regard de la réglementation de l'urbanisme alors en vigueur, ce schéma, délibérément ambitieux, avait pour objet de maîtriser et d'organiser le développement de l'urbanisation et jetait, à cet effet, les bases d'une organisation spatiale à la fois originale et prospective. Aussi, bien que dépourvu d'existence légale et de valeur juridique, le schéma directeur de 1965, modifié en 1969, a-t-il acquis, au fil des années, une réelle autorité de fait pour devenir le cadre de référence des politiques et des décisions d'urbanisme dans la région d'Ile-de-France, et, pour tout dire, la charte de l'aménagement régional.*

---

(1) Par décret du 6 août 1960.



Peu après l'élaboration de ce rapport, la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 et son décret d'application du 28 mai consacraient officiellement la notion de schéma directeur et instituaient une armature de textes – schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, schémas de secteurs, plans d'occupation des sols – succédant aux anciens plans d'urbanisme. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France devenait alors un document, dont non seulement la loi rendait l'élaboration obligatoire (art. L. 141-1 et R 141-2 du code de l'urbanisme), mais dont elle faisait la clef de voûte du système de planification urbaine en région d'Ile-de-France. L'article 23 du décret du 28 mai 1969 précisait en effet : "les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les schémas de secteurs sont établis en conformité avec le schéma directeur de la région d'Ile-de-France sous l'autorité du préfet de la région parisienne assisté du chef du service régional de l'équipement".

Sans doute un décret du 2 juin 1975 est-il venu modifier cette construction en disposant que "les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les schémas de secteurs doivent être compatibles avec le schéma directeur de la région d'Ile-de-France... Ils peuvent être approuvés avant que n'intervienne l'approbation du schéma directeur de la région...".

Mais, jusqu'à l'intervention de ce nouveau texte, l'absence de schéma régional approuvé bloquait les procédures d'approbation des schémas directeurs locaux et créait un vide juridique. Pour y remédier, mais aussi – objectif auquel les nouvelles dispositions réglementaires n'ont rien enlevé de sa portée – pour doter la région d'Ile-de-France d'une charte d'aménagement officielle et connue de tous, le Gouvernement demandait, par une lettre du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports en date du 24 mai 1974, que soit entreprise, dans les meilleurs délais, la mise à jour du schéma directeur en vue de son approbation.

2 – La réalisation de grands équipements, le démarrage des villes nouvelles une politique foncière ambitieuse, la réorganisation progressive de la première couronne, ont sensiblement modifié le visage et la vie de la région. L'évolution des idées en matière d'aménagement urbain, les travaux des assemblées régionales, la préparation et l'exécution des plans, les nombreuses réflexions sur les problèmes des communications, et notamment le plan global des transports, ont permis de préciser bien des objectifs et de mieux affirmer les options correspondantes. De même, l'expérience acquise par les nouveaux départements, issus de la réorganisation administrative décidée par la loi du 10 juillet 1964, offre une vue sûrement plus précise et sans doute plus humaine des problèmes locaux. C'est pourquoi il est opportun et nécessaire de tirer les conclusions de cette accumulation de réalisations et de faits et de les intégrer dans la vision d'ensemble de l'avenir de la région que constituait le schéma directeur de 1965. La "mise à jour" d'un document qui représente



depuis dix ans la charte de l'aménagement régional doit donc permettre, d'une part de prendre en compte les décisions, orientations ou conceptions nouvelles intervenues depuis 1965, et d'autre part de satisfaire aux exigences de la loi d'orientation foncière et de ses textes d'application.

3 – Comme tout schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, celui de la région d'Ile-de-France n'est ni un plan d'urbanisme ni un programme d'équipement.

Conçu davantage comme un document prospectif que comme une norme rigide, un tel schéma constitue la trame des autres documents d'urbanisme (les S.D.A.U. locaux et les plans d'occupation des sols) et des programmes d'équipement dans la mesure où il doit définir des "orientations fondamentales de l'aménagement urbain" et servir de cadre de référence pour les "programmes et les décisions administratives" de l'Etat, des collectivités locales et des établissements publics. Mais il ne peut comporter lui-même d'indications de programmation, notamment financières, qui, à l'échéance qu'il se fixe, seraient dépourvues de portée.

Destiné à marquer une volonté d'aménagement sur une longue période, il doit présenter un certain caractère de permanence excluant toute rigidité. "Règle du jeu pour les actions publiques et les anticipations privées", il doit fixer des objectifs d'aménagement sans arrêter dans le détail les diverses modalités de leur mise en œuvre.

Ces principes ont été parfaitement définis par les dispositions du code de l'urbanisme relatives aux S.D.A.U. (art. L. 122-1 notamment). Ces dispositions visent essentiellement les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme conçus et élaborés à une échelle autre que celle de la région d'Ile-de-France. Il n'en reste pas moins que le "schéma des schémas" que constitue le schéma directeur de la région d'Ile-de-France doit et entend les respecter.

Mais à la différence de ce que serait un schéma directeur dont l'élaboration viendrait d'être entreprise, la "mise à jour" ne peut se faire qu'en référence et en harmonie avec le rapport de 1965.

4 - C'est dans cette perspective que, après l'examen par les assemblées régionales, au printemps de 1975, d'un rapport d'orientation en définissant les lignes directrices, le dossier de la "mise à jour" du schéma directeur a été établi et transmis le 4 juin 1975 aux préfets des départements pour être soumis aux conseils généraux, lesquels se sont prononcés par des avis intervenus entre septembre 1975 et janvier 1976.

Sur le plan régional, le dossier a été soumis à l'examen du comité consultatif économique et social – avis du 19 février 1976 –, du conseil d'administration du district – avis du 9 avril 1976 – et du comité d'aménagement de la région parisienne.



5 – Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France se compose – comme les textes l'exigent – d'un rapport et de documents graphiques, dont la présentation et le contenu reflètent cependant les conditions particulières de son élaboration.

Après une introduction présentant l'évolution de la région au cours d'une décennie qui a constitué un véritable banc d'essai des principes d'aménagement posés en 1965 et dont un bilan plus détaillé figure en annexe, le rapport suit un plan classique et conforme aux textes réglementaires. Il comprend une première partie décrivant la situation et les problèmes actuels de la région puis le parti général d'aménagement adopté, et s'achevant par la présentation de la carte de synthèse qui fait apparaître la destination générale des sols à l'horizon 2000.

La seconde partie opte délibérément pour un commentaire des différentes cartes qui complètent la carte de synthèse et qui ont une portée plus analytique. La présentation des objectifs d'aménagement par grands secteurs géographiques – qui tenait une place notable dans le document de 1965 – n'a pas été reprise. Une telle description relève davantage aujourd'hui des schémas directeurs locaux que du schéma d'ensemble de la région. Cinq des six cartes retenues (1) concernent des domaines ou des secteurs où d'importants changements, voire de nouvelles conceptions, sont apparus : la protection et la restructuration de l'agglomération centrale ; les transports ; la trame verte ; la composition du paysage urbain. La dernière présente les éléments essentiels de la première phase de réalisation du parti d'aménagement en insistant sur les actions prioritaires à entreprendre.

---

(1) On s'étonnera peut-être de ne pas voir figurer au nombre des cartes celle relative aux réseaux d'eau et d'assainissement ainsi qu'au système d'élimination des déchets. Ce type de réalisations concerne en général principalement les zones de restructuration ou d'extension des agglomérations et il a paru préférable de laisser aux documents d'aménagement propres à ces zones, dans lesquels les textes réglementaires prévoient expressément qu'ils doivent figurer, le soin de les présenter.

De même, est-ce en raison de leur caractère particulièrement technique que les servitudes, notamment celles tenant aux lignes de transport d'énergie électrique, n'ont pas fait l'objet d'un document graphique dans le schéma directeur et donneront lieu à l'établissement d'un document spécifique.

Enfin il n'a pas paru possible, sans donner à celui-ci un développement excessif, d'inclure dans le schéma directeur des cartes figurant la programmation régionale à moyen terme pour les principaux équipements de superstructure (enseignement supérieur, équipement hospitalier, cimetières, etc.). Mais les orientations définies par le schéma directeur pourront être utilement complétées par l'établissement de telles cartes – au demeurant prescrit pour certaines d'entre elles par des textes réglementaires.



# **INTRODUCTION**

## **LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE DE 1965 A 1975**

### **LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT A L'ÉPREUVE DES FAITS**

La vie de Paris et de sa région n'a pas commencé en 1965 et ne s'arrête pas en 1975 ; et, à l'échelle de son histoire, la décennie qui vient de s'écouler est un espace de temps infime. Mais, dans le processus d'élaboration du schéma directeur, l'intérêt et le caractère novateur de la prise de conscience des problèmes régionaux concrétisée dans le projet de 1965, de même que l'ampleur des efforts d'organisation et d'équipement menés depuis cette date méritent que l'on en dresse un bilan ; non comme un plaidoyer en faveur de ce qui a été fait, mais comme une explicitation de la situation de la région d'Ile-de-France en 1975 et comme la mesure des efforts à accomplir.

### **Le diagnostic de 1965 et les principes d'aménagement retenus**

Au début des années soixante, trois constatations conduisaient à aborder de front le problème de l'aménagement de l'agglomération parisienne :

- l'explosion urbaine. Celle-ci imposait un nouvel état d'esprit et exigeait de nouvelles solutions pour faire face dans l'avenir aux conséquences de l'accroissement démographique, et surtout de l'évolution économique, caractérisée par l'augmentation des revenus et la croissance des besoins.
- la situation de la banlieue. Les problèmes de la banlieue avaient été aggravés par le développement de cités-dortoirs à la périphérie pour faire face à la crise du logement et leur solution requérait un renversement de la politique de localisation des équipements, mais aussi des activités.
- l'opposition entre "Paris et le désert français". Elle inspirait la politique d'"aménagement du territoire" donnant ainsi une dimension nouvelle à toute tentative de contrôler la croissance de l'agglomération parisienne.



Première analyse d'ensemble de la région d'Ile-de-France dans une perspective d'aménagement, le rapport de 1965 présentait un bilan qui, par certains aspects, était un constat de faillite :

*... "une agglomération parisienne anormalement petite pour sa population actuelle" ... ("pour une population supérieur de 10 %, la superficie de l'agglomération londonienne excède de 50 % celle de l'agglomération parisienne") (1).*

*... "un éventail de densité de peuplement de Paris plus que largement ouvert : il y a à la fois surpeuplement au centre et sous-peuplement à la frange de l'agglomération".*

*... "une situation qui ne s'était pas améliorée depuis 1945, "car on n'avait pas su mesurer à temps l'effet révolutionnaire" (...)* :

- de "la poussée démographique qui multiplie la demande de logements",*
- de "la montée du revenu moyen qui crée irrésistiblement (...) la pression des besoins collectifs de transport, d'enseignement, de culture, de sport et de santé".*

La réalisation en 20 ans de 45 millions de mètres carrés de logements et de 10 millions de mètres carrés de locaux industriels et de bureaux avait aggravé la situation en contribuant :

- à la disparition des espaces libres, les constructions récentes venant combler les espaces interstitiels subsistants ;
- au sous-équipement et au sous-emploi en banlieue, car c'étaient des logements qui avaient été, de façon presque exclusive, construits dans ces espaces libres ;
- à la congestion du centre, un nombre croissant d'habitants de la banlieue devant se rendre au cœur de Paris pour travailler et souvent pour trouver les services publics et les commerces inexistant près de leur domicile.

La structure de l'agglomération se ramenait ainsi à un centre, constitué approximativement par dix arrondissements de Paris, où étaient situés les sièges des grandes affaires, financières et industrielles, les établissements d'enseignement supérieur, les administrations nationales et internationales, les grands magasins, les principaux lieux de distraction. A l'opposé, on trouvait dans les quartiers, les communes de banlieue, les grands ensembles, de petits centres de services plus ou moins bien équipés : entre les deux il n'y avait pratiquement rien.

Cette situation se trouvait confortée par certaines dispositions réglementaires dont les conséquences avaient finalement été à l'inverse du but recherché. C'est ainsi que le PADOG (plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne), en interdisant – sauf dérogation – les constructions urbaines hors de l'agglomération, avait enserré la ville dans des limites devenues trop étroites face à l'accroissement de la population et de ses besoins d'espace.

---

(1) Les textes en italique, à l'exclusion de l'avant-propos, sont des citations du rapport de 1965.



C'est à partir de ce triple constat que le rapport de 1965 proposait pour l'aménagement de la région de Paris un schéma fondé sur trois principes :

1. la création de centres urbains nouveaux : des centres renforcés, diversifiés, rénovés dans la banlieue existante, et des "centres nouveaux" dans les zones d'extension,
2. un développement de l'agglomération "canalisé selon des axes préférentiels sur lesquels la croissance progressive des villes nouvelles sera possible",
3. l'unité de la région urbaine qui devait permettre d'offrir à la population une liberté de choix de l'emploi, du type de logement, des loisirs et se traduire également sur le plan des institutions.

Dans ce schéma, les villes nouvelles apparaissaient à la fois comme les pôles d'organisation de l'expansion urbaine et les principaux leviers de la politique de desserrement et de décentralisation des activités. Elles constituaient ainsi la clef non seulement du rééquilibrage interne de la région mais également du contrôle de son développement.

La définition de ce parti d'aménagement s'inscrivait dans une perspective de freinage de la croissance démographique et économique de la région d'Ile-de-France, puisque étaient repris les objectifs de la commission nationale d'aménagement du territoire se traduisant par une hypothèse de population de 13 à 15 millions d'habitants en l'an 2000, au lieu des 16 ou 18 millions correspondant à la poursuite de l'évolution antérieure.

Elle supposait en outre une politique de desserrement des activités, des emplois, des équipements, en faveur de la banlieue et un effort particulier dans le domaine des transports pour assurer le fonctionnement d'une région urbaine dont le rapport de 1965 consacrait l'unité.

Bien que, à l'échelle d'une agglomération de six millions d'habitants, le poids du passé et l'effet de décisions antérieures puissent masquer, sur une courte période, les résultats des nouvelles politiques mises en œuvre, le bilan de la période 1965-1975 doit permettre d'indiquer si le diagnostic qui présidait aux propositions faites a été infirmé ou validé et si le parti général d'aménagement qui en découlait peut être conservé ou doit être modifié.



# Eléments d'un bilan 1965-1975

L'examen détaillé de la période 1965-1975 fait l'objet d'une annexe au présent rapport. Dans un document qui, par définition, est tourné vers l'avenir, on se bornera d'une part à un rappel rapide de l'évolution des principaux secteurs concernés, d'autre part à un essai d'appréciation de la mise en œuvre, sur le plan spatial, du parti d'aménagement retenu.

L'analyse des principaux domaines de l'aménagement régional met en évidence les éléments suivants :

- Le ralentissement de la **croissance démographique** – qui était un des points essentiels du rapport de 1965 et qui, à l'époque, paraissait irréaliste – a été net. La population régionale, évaluée à 9.880.000 habitants au recensement de 1975, ne croît plus que de 0,9 % par an (au lieu de 2 % de 1954 à 1962). Son taux de croissance autrefois deux fois plus important que celui du reste du pays, est maintenant tout à fait voisin de la moyenne nationale ; notamment parce que, contrairement à ce qui était le cas jusqu'en 1968, les Parisiens sont maintenant plus nombreux à quitter cette région que les provinciaux à venir s'y installer. De ce fait, c'est l'excédent des naissances sur les décès, dont le volume connaît une progression continue depuis 1954, qui est devenu la source essentielle de la croissance démographique de la région d'Ile-de-France.

## TAUX D'ACCROISSEMENT MOYEN ANNUEL DE LA POPULATION

	1946-1954	1954-1962	1962-1968	1968-1975
Région d'Ile-de-France . . . . .	0,98 %	2,02 %	1,48 %	0,92 %
France . . . . .	0,69 %	0,84 %	1,15 %	0,79 %

A l'intérieur de la région, le mouvement démographique est nettement contrasté : Le dépeuplement de Paris s'accélère ; la capitale compte aujourd'hui 300 000 habitants de moins qu'en 1968 et ne représente plus que 23 % de la population régionale contre 40 % il y a 20 ans.

Les départements de la première couronne continuent de croître, mais à un rythme ralenti, car le phénomène de dépeuplement des secteurs anciens de l'agglomération, débordant largement les limites de la capitale, affecte une part importante de cette première couronne (1).

Les départements de la périphérie voient leur croissance se poursuivre à un rythme élevé et le volume de la population qu'ils doivent accueillir, maintenant supérieur à l'excédent démographique régional, n'a jamais eu par le passé l'importance qu'il a aujourd'hui (110 000 habitants nouveaux chaque année entre 1968 et 1975).

(1) Dans le département des Hauts-de-Seine, plus resserré sur la capitale, c'est le phénomène de dépeuplement qui l'emporte, se traduisant par une baisse de 25 000 habitants depuis 1968.



- L'évolution de l'**emploi**, nettement tributaire de celle de l'économie nationale, se situe légèrement en retrait des prévisions faites en 1965. Deux phénomènes la caractérisent :

- sur le plan sectoriel, l'emploi industriel, qui a décru au lieu d'augmenter légèrement, se trouve aujourd'hui à un niveau inférieur à celui de 1962 ; l'emploi tertiaire, sur lequel a exclusivement reposé l'augmentation du nombre des emplois en région d'Ile-de-France depuis dix ans, représente, dès à présent, une part de l'emploi régional comparable à celle escomptée en 1965 pour l'an 2000 ;

- sur le plan spatial, la réduction des emplois industriels a été, à Paris et dans la proche banlieue Ouest, plus que compensée par le développement des emplois de bureau – qui a accru le suremploi de cette zone – ; il n'en a pas été de même dans la banlieue Est, dont le déficit d'emplois s'est aggravé ; en périphérie, malgré le desserrement de l'industrie et des services, la situation ne semble pas s'être améliorée du fait d'une progression démographique particulièrement marquée.

- La situation du logement en région d'Ile-de-France a profondément évolué au cours de la décennie écoulée, grâce à une progression continue du nombre des logements construits qui a permis de faire face à la croissance démographique et de renouveler une grande partie du parc existant. Cette évolution, marquée par une importante aide de l'Etat, a entraîné une amélioration rapide du confort et des conditions d'occupation des logements.

Si le parc de logements, souvent vétuste et inconfortable, a ainsi été modernisé, le bilan comporte cependant des aspects moins positifs : d'une part l'insuffisance de la construction sociale, en particulier à Paris et dans la proche couronne (qui s'accompagnait jusqu'à présent de la rareté des logements non aidés dans les villes nouvelles) ; d'autre part le fait que l'amélioration du parc de logements n'a été possible qu'au prix d'une redistribution géographique très accentuée, c'est-à-dire trop souvent du rejet vers la périphérie des ménages à revenus modestes et d'une aggravation de la ségrégation sociale au sein de l'agglomération.

- La période 1965-75 restera celle où une réflexion plus approfondie sur la place des **transports** dans l'aménagement urbain a accompagné une politique particulièrement dynamique d'équipement.

Cette réflexion, qui a permis une nouvelle perception du problème par l'opinion publique, a abouti notamment à l'adoption par les instances régionales du plan global des transports qui met l'accent sur la nécessité d'une vision d'ensemble intégrant équipement, financement, exploitation. Elle s'est traduite également par un infléchissement de la conception du réseau à grand gabarit, désormais fondée sur l'interconnexion des réseaux S.N.C.F. et R.A.T.P.

Parallèlement, un effort soutenu d'investissement a été fait dans le domaine des transports en commun, qui se manifestera, dans les prochaines années, par la mise en service de nouvelles infrastructures. Le réseau routier et autoroutier a également été développé, même s'il conserve encore sa structure de 1965 marquée par l'importance des voies radiales.



• Pour s'en tenir à ceux des **équipements** qui jouent un rôle structurant, le début du desserrement des équipements universitaires, la création autour de Paris d'une dizaine de centres culturels importants, la réalisation à l'extérieur de Paris de plusieurs hôpitaux – alors qu'aucun n'avait été construit en 30 ans –, l'ouverture en périphérie d'un million de m<sup>2</sup> de surfaces commerciales supérieures à 2 000 m<sup>2</sup>, alors que jusque-là Paris concentrait les trois quarts de celles-ci, témoignent d'un nouveau dynamisme. L'ensemble représente – même si jusqu'à présent aucun des projets d'implantation universitaire ou hospitalière en ville nouvelle n'a encore été mis en œuvre – un effort considérable pour remédier au sous-équipement de la banlieue, effort qui s'inscrit très directement dans la logique du diagnostic établie en 1965, et qu'il importe de poursuivre activement.

Par rapport à ce bilan sectoriel, apprécier, sur le plan spatial, la mise en œuvre du parti d'aménagement au cours de la décennie écoulée est une entreprise délicate. En effet, sur une période qui, à l'échelle d'une agglomération comme la région d'Ile-de-France, est très brève, il est impossible d'isoler l'effet des "coups partis" et des décisions antérieures, dont le poids continue de se faire sentir. En sens inverse, du fait de la lenteur inhérente au processus d'aménagement urbain, on est amené à porter un jugement sur une politique qui n'a pas produit tous ses effets et dont la mise en œuvre se poursuit.

Sous cette double réserve, les 10 ans écoulés ont fortement marqué l'espace régional.

D'abord par le lancement effectif des villes nouvelles, élément essentiel du parti d'aménagement retenu en 1965. Avec la mise en place des établissements publics et des syndicats communautaires, prévus par la loi du 10 juillet 1970, avec l'acquisition de quelque 12 000 ha de terrains, le début de réalisation des grandes liaisons avec Paris, la création d'équipements administratifs, dont deux nouvelles préfectures, commerciaux, d'enseignement supérieur, la construction en 5 ans de 50 000 à 60 000 logements, de 20 % des surfaces industrielles occupées en région d'Ile-de-France et de 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux, les villes nouvelles sont devenues une réalité et ont atteint un point de non-retour.

Sans doute leur "décollage" a-t-il été moins rapide que prévu. Cela tient à l'ampleur d'un projet qui dépassait de très loin la dimension de ceux qui avaient été mis en œuvre à l'étranger et aux difficultés inhérentes à la période de "démarrage", qui avaient été sous-estimées. Mais si les chiffres de construction de logements ou de bureaux peuvent paraître modestes au regard d'objectifs qui étaient peut-être trop ambitieux, il faut être conscient que l'aménagement est une œuvre de longue haleine et se rappeler par exemple que la Défense, bien qu'en continuité directe avec le centre d'affaires de Paris, a mis plus de quinze ans à réaliser les quelques 640 000 m<sup>2</sup> de bureaux qui y étaient en service début 1975 (1).

---

(1) Ce chiffre a connu depuis une progression très rapide et était de l'ordre de 800 000 m<sup>2</sup> au 1<sup>er</sup> janvier 1976.



C'est ensuite la place prise dans le développement régional par les pôles restructurateurs de banlieue qui retient l'attention. S'ils ne réussissent pas encore tous à intégrer l'ensemble des fonctions urbaines, et si des différences apparaissent dans leur développement relatif ou quant à leur insertion dans le tissu urbain préexistant, ils n'en ont pas moins accueilli en 10 ans 25 000 logements et 1 million de m<sup>2</sup> de bureaux, et permis la création de centres relais et de pôles de services dans la banlieue qui en était jusque-là dépourvue.

En dehors de ces implantations préférentielles – villes nouvelles et pôles restructurateurs – la maîtrise du développement urbain et son orientation selon les axes retenus en 1965 ont été, pour des raisons dont certaines (importance des "coups partis", etc) ont déjà été évoquées, plus difficiles.

C'est le cas en particulier en ce qui concerne la construction de logements dans la grande couronne, où, tandis que les grandes opérations publiques lancées antérieurement ont été poursuivies, la lenteur du démarrage des villes nouvelles ne leur a pas permis de faire face à la pression des besoins résultant notamment du dépeuplement de l'agglomération centrale : on a assisté, souvent sous forme de zones d'aménagement concerté, à une localisation de l'habitat en dehors des axes d'urbanisation, ayant fréquemment pour effet de concurrencer directement les villes nouvelles ou de menacer des zones naturelles à protéger. Ces dernières années, toutefois, le "décollage" des villes nouvelles et une politique plus sélective et plus restrictive à l'égard des Z.A.C. ont permis d'amorcer une meilleure organisation spatiale de la zone extérieure.

De même la tendance à la concentration des bureaux au centre et à l'ouest de l'agglomération a constitué une préoccupation majeure et a longtemps limité la possibilité d'un réel rééquilibrage des activités vers l'est. Néanmoins, au cours des dernières années, cette concentration a été freinée et une meilleure répartition des activités tertiaires engagée au profit des villes nouvelles et des pôles de l'est.

Ainsi le bilan de la décennie 1965-1975 fait apparaître que par rapport au début des années 1960, la situation s'est, sur divers points, améliorée. Il confirme surtout que les principes retenus, qui, à l'époque, pouvaient paraître à certains irréalistes, étaient en fait crédibles et réalisables, au prix certes d'un effort constamment soutenu, mais non inaccessible.

Si l'on essaie d'imaginer ce qu'aurait été l'évolution de la région d'Ile-de-France sans un tel parti d'aménagement, on se convainc sans peine qu'elle aurait été marquée par l'accentuation très grave des difficultés constatées en 1965 : poursuite du développement en tache d'huile, grignotage des espaces verts, absence de centres urbains nouveaux remédiant au monocentrisme.

Ce n'est que parce que cette politique a été définie et appliquée que l'on peut aujourd'hui faire leur place à de nouvelles préoccupations et, le problème quantitatif étant sinon maîtrisé, du moins en voie de l'être, mettre l'accent sur les aspects plus qualitatifs. Sans ce parti d'aménagement et son application obstinée, les conditions de fonctionnement de l'agglomération seraient aujourd'hui telles qu'il faudrait définitivement renoncer à y améliorer la qualité de la



vie. Les espaces ouverts à l'urbanisation, en particulier dans les villes nouvelles, l'ont en effet été de manière à maintenir les zones interstitielles agricoles et les espaces verts, ce qui permet maintenant la mise au point d'une véritable politique des zones naturelles d'équilibre.

Le bilan de la mise en œuvre du parti d'aménagement adopté voici dix ans apparaît ainsi comme une illustration de son bien-fondé et un encouragement à le maintenir et à se situer dans son prolongement direct.

Certains aspects avaient été sous-estimés (notamment le dépeuplement de l'agglomération centrale, la localisation des activités, la protection et l'aménagement de l'espace ouvert et la reconquête de l'espace urbanisé), ou insuffisamment explicités (Paris, les communications). Cette mise à jour fournit l'occasion de compléter les objectifs et les disciplines d'aménagement proposés en 1965, et également, grâce aux résultats de l'action menée depuis dix ans, d'en préciser les conditions de mise en œuvre.



# **PREMIÈRE PARTIE**

## **LE PARTI GÉNÉRAL D'AMÉNAGEMENT**

### **Chapitre I - La région d'Ile-de-France aujourd'hui et ses perspectives d'évolution.**

- A - La région d'Ile-de-France aujourd'hui et demain.
- B - La région d'Ile-de-France et l'aménagement du territoire.
- C - La région d'Ile-de-France et le Bassin parisien.

### **Chapitre II - La parti général d'aménagement**

- A - Les finalités.
- B - Les lignes directrices de l'aménagement régional.
  - 1 - Le parti général d'aménagement.
    - 1. Une organisation urbaine polycentrique.
    - 2. La protection et l'aménagement de l'espace rural.
    - 3. Le développement modéré des villes petites et moyennes de la périphérie.
    - 4. L'organisation des transports.
  - 2 - Présentation de la carte de synthèse.







# Chapitre 1

## La région d'Ile-de-France aujourd'hui et ses perspectives d'évolution

La région d'Ile-de-France, en 1975, c'est d'abord 12 000 km<sup>2</sup>, c'est-à-dire 2 % du territoire national, divisé en huit départements dont la Ville de Paris, et habité par près de 10 millions de personnes (9 880 000 au début de 1975), soit 820 habitants au kilomètre carré, densité près de 10 fois plus élevée que celle du reste de la France.

Par rapport au territoire dont elle est la capitale, c'est presque un Français sur cinq : 26 % de la population urbaine, une agglomération plus de 7 fois plus peuplée que la seconde agglomération française. C'est aussi la première zone de concentration économique, celle où les capacités de consommation, de production, de transformation et d'échanges sont les plus élevées, non seulement en raison de la masse démographique, mais également par habitant ou par entreprise. Les quelque 4,8 millions de personnes actives de la région représentent, en nombre d'emplois, 22 % du potentiel industriel de la nation, 27 % de ses services. Dans la plupart des industries et des services et, surtout, dans toutes les catégories d'emplois où s'exerce une activité de décision, de conception ou de contrôle, la part de la région est beaucoup plus importante : 54 % dans les industries polygraphiques, 31 % dans la chimie, 29 % dans la métallurgie et les constructions mécaniques. Plus de 90 % des sièges sociaux des banques et 70 % des sièges sociaux des assurances y sont installés ainsi que 40 % des personnes exerçant une profession libérale ou une fonction d'encadrement. Et si un seul agriculteur français sur cent travaille dans la région d'Ile-de-France, le revenu brut des exploitations à l'hectare y atteignait, en 1971, une fois et demie la moyenne régionale.

La région d'Ile-de-France est un espace dont les structures, les fonctions et les caractéristiques sont très différentes d'une zone à l'autre. La majeure partie de la population est localisée dans une agglomération qui, avec la capitale, 2 300 000 habitants, rassemble un peu moins de 8,5 millions de personnes et s'étend jusqu'à une quinzaine de kilomètres du cœur de Paris. Au-delà de cette zone, le reste de la région comprend quelque 1,5 million d'habitants, dont les trois-quarts sont encore des citadins et dont le quart vit dans des zones rurales. A l'intérieur de l'agglomération, la concentration des activités dans Paris "intra-muros" est extrême : pour une population qui ne représente que 23 % de l'ensemble, Paris offre du travail à 41 % des actifs. La région d'Ile-de-France se caractérise ainsi par un monocentrisme encore puissant.

Enfin, de vastes étendues peu peuplées, mais très fertiles, s'étendent sur les trois quarts de la surface régionale, couvertes de nombreux sites naturels et historiques et de forêts importantes : 227 000 hectares d'espaces boisés, 70.000 hectares de forêts domaniales.

Cette présentation de la région d'Ile-de-France en 1975 ne diffère pas fondamentalement de ce que l'on pouvait dire d'elle il y a dix ans. Sans doute abrite-t-elle aujourd'hui près de 2 millions d'habitants de plus ; sans doute, aussi, l'équipement et la desserte de la banlieue ont-ils pris un nouveau départ,



cependant que de nouveaux centres urbains se sont créés en dehors de Paris. Mais, si les conditions et les possibilités de l'aménagement de la région d'Ile-de-France se sont sensiblement modifiées depuis dix ans, cette région demeure l'une des plus grandes parmi les métropoles mondiales.

Aussi bien, et comme l'indiquait le rapport de 1965, *"avant de préciser les objectifs de l'aménagement et de l'urbanisme dans la région d'Ile-de-France, 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"*.

## A - LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE AUJOURD'HUI ET DEMAIN

### 1 - L'évolution démographique

Partant d'une population de la région d'Ile-de-France qui était alors de 8,4 millions, le rapport de 1965 avait retenu, sur la base de prévisions élaborées à l'échelle nationale par la commission nationale d'aménagement du territoire (C.N.A.T.) et par l'I.N.S.E.E., l'hypothèse d'une population de 13 à 15 millions vers l'an 2000, soit, en 35 ans, une croissance de l'ordre de 5,6 millions d'habitants.

#### HYPOTHÈSES ET OBJECTIFS RETENUS LORS DE L'ÉLABORATION DU RAPPORT DE 1965

	Population totale de la France (en millions d'habitants)	Population urbaine (pourcentage par rapport à la population totale)	Répartition de la population urbaine		Population de la région d'Ile-de-France (en milliers d'habitants)
			Hors région d'Ile-de-France (pourcentage par rapport à la population urbaine)	En région d'Ile-de-France (pourcentage par rapport à la population urbaine)	
1946 .....	40,1	54 %	70 %	30 %	6,6
1962 .....	46,2	64 %	71 %	29 %	8,4
1985 .....	60	73 %	74 %	26 %	11,6
Vers 2000 .....	75	77 %	76 %	24 %	14

Un accroissement de 5,6 millions d'habitants en 35 ans, c'est, en moyenne, l'équivalent de l'agglomération de Marseille tous les 7 ans. Ces chiffres peuvent effrayer. En fait, on ne pouvait à l'époque envisager une limitation plus importante de la croissance. La prolongation de la tendance antérieure conduisait à une région de 16 à 18 millions d'habitants vers l'an 2000. Supposer que les mesures prises pour réduire la croissance de la région soit directement, soit en développant les villes de province, puissent aboutir à la diminuer de 3 à 4 millions était un pari audacieux. Le rapport de 1965 ne le dissimulait du reste pas. *"En pratique (...), pour que la population de la région d'Ile-de-France 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"*. Ce qui, de manière plus précise, signifiait un triplement de la population des métropoles d'équilibre, et le passage à 5 millions d'habitants des 35 villes du Bassin parisien qui, en 1962, groupaient 2,3 millions de personnes.



Or, pour audacieuses qu'aient pu paraître à l'époque ces perspectives, les évolutions constatées en France depuis 1965 et confirmées par les résultats du recensement de 1975 montrent que l'on peut encore les infléchir.

Trois hypothèses essentielles sous-tendaient les perspectives élaborées en 1965 :

- le maintien d'une croissance démographique très soutenue sur le plan national, qui conduisait à envisager pour la France une population totale de 75 millions d'habitants en l'an 2000.
- la poursuite d'un mouvement d'urbanisation que l'on pourrait qualifier de "concentré" dans la mesure où il prenait principalement appui sur les grandes métropoles, appelées à tripler leur population d'ici la fin du siècle ; la région d'Ile-de-France devant rassembler à cette date près du quart de la population urbaine du pays.
- enfin une certaine stabilité du nombre d'habitants dans les zones anciennes, puisque l'on envisageait par exemple que la ville de Paris continue à abriter environ 2 500 000 habitants en l'an 2000 (1).

Ces différents éléments doivent être aujourd'hui réexaminés :

En premier lieu, les prévisions démographiques concernant la France entière doivent être revues pour tenir compte de la baisse continue du nombre moyen d'enfants par ménage et du vieillissement de la population. Certes les comportements en matière de natalité ne sont pas stables et il est assez hasardeux de prétendre déterminer ce que sera dans l'avenir l'apport de l'immigration étrangère. Toujours est-il que les estimations de l'I.N.S.E.E. chiffrent à 65 ou 68 millions, et non plus à 75, le nombre des habitants de la France en l'an 2000.

En second lieu, le ralentissement de la croissance démographique est d'autant plus sensible que la taille des unités urbaines est importante. Ainsi, en dehors de l'agglomération parisienne, les villes de plus de 200 000 habitants, dont le taux de croissance était, avant 1968, supérieur à la moyenne nationale, ont crû depuis moins rapidement que le reste du pays. Les villes de moins de 20 000 habitants connaissent au contraire une évolution inverse et leur croissance se fait aujourd'hui à un rythme supérieur à la moyenne nationale. Enfin, c'est dans les villes de 20 000 à 50 000 habitants que l'on observe les taux de croissance les plus élevés.

Ceci contribue à une modification assez profonde de la part respective des différents types d'unités urbaines dans la croissance nationale, qu'illustre le tableau suivant :

Pourcentage de la croissance de la population par région dans la France entière	entre 1954 et 1962	entre 1962 et 1968	entre 1968 et 1975
Région d'Ile-de-France .....	31 %	24 %	22 %
8 métropoles d'équilibre .....	24 %	27 %	20 %
35 villes moyennes et importantes du Bassin parisien . . .	11 %	12 %	12 %
Reste de la France .....	34 %	37 %	46 %
France entière .....	100 %	100 %	100 %

(1) Ce dernier point n'était pas évoqué lors de l'étude des perspectives de population à prendre en considération, mais comme on s'en rendra compte, l'évolution démographique des parties anciennes de l'agglomération doit figurer à l'avenir parmi les éléments à retenir.



Les villes petites et moyennes, les zones rurales – qui figurent dans la rubrique "reste de la France" – et les villes du Bassin parisien ont vu leur part dans la croissance nationale passer de 45 % entre 1954 et 1962 à 58 % ces dernières années. La part de la région d'Ile-de-France s'est progressivement réduite, essentiellement du fait d'un renversement des échanges de population avec la province : entre 1954 et 1962 le solde de ceux-ci était de 43 000 par an en faveur de la région d'Ile-de-France ; il est aujourd'hui fortement négatif (1).

Cette remise en cause des deux premières hypothèses sur lesquelles se fondaient les prévisions de 1965 conduit à une réduction des perspectives démographiques de la région d'Ile-de-France.

En effet, il serait déraisonnable de prétendre que la croissance de la région d'Ile-de-France puisse se poursuivre jusqu'à la fin du siècle au rythme enregistré entre 1954 et 1962, alors que depuis 13 ans ce rythme s'est lui-même infléchi, et que, pour l'ensemble de la France, les perspectives ont été révisées en baisse.

Cependant, l'importance même des modifications enregistrées ces dernières années – réduction de 40 % du taux de croissance, renversement du sens des échanges migratoires – doit inciter à une grande prudence dans l'élaboration de perspectives qui ne sauraient être tributaires des tendances du moment.

En fait, la nature des perspectives à retenir ne peut être étrangère à leur objet. Le schéma directeur n'est pas un instrument de "calibrage" de la croissance démographique, mais doit fixer les orientations fondamentales pour l'aménagement de l'espace régional. Et l'expérience a prouvé qu'en ce domaine, la sous-estimation des ordres de grandeur est lourde de conséquences, soit que du fait de leur inadaptation aux réalités les orientations restent lettre morte (comme ce fut le cas du PADOG), soit qu'une urbanisation non prévue engendre des retards en équipements coûteux pour la collectivité et dommageables pour les habitants.

La croissance démographique de la région d'Ile-de-France se fait aujourd'hui à un rythme tout à fait voisin de la moyenne nationale (2). Elle tire sa source, pour l'essentiel, de l'excédent des naissances sur les décès (3). L'orientation permanente de la politique nationale d'aménagement du territoire visant à rechercher un meilleur équilibre entre la croissance de l'ensemble du territoire français et celle de la région d'Ile-de-France, la tendance à la baisse du nombre moyen d'enfants par ménage, l'apparition d'un solde migratoire en faveur de la province conduisent à écarter l'hypothèse d'une nouvelle accélération de cette croissance.

L'existence de couches de population jeunes relativement plus nombreuses que dans le reste du pays laisse présumer une poursuite de la croissance régionale à un rythme égal à celui observé ces dernières années pour l'ensemble du pays. Dans cette hypothèse, la région d'Ile-de-France compterait environ 12 millions d'habitants à la fin du siècle, ce qui est conforme aux objectifs fixés par le gouvernement en avril 1975.

(1) La répartition du solde migratoire entre mouvements avec l'étranger et mouvements avec la province n'est pas encore connue avec précision. L'I.N.S.E.E. estime que le solde migratoire intérieur dépasse 20 000 personnes chaque année en faveur de la province.

(2) 0,9 % pour la région d'Ile-de-France contre 0,8 % pour l'ensemble du pays. Il y a une vingtaine d'années, ces rythmes étaient dans le rapport de 1 à 2 (respectivement 2 % et 1,1 %).

(3) L'excédent des naissances sur les décès est à l'origine de 86 % de l'accroissement démographique régional entre 1968 et 1975.



Ce chiffre de 12 millions d'habitants en l'an 2000 intègre la rupture du rythme que l'on a pu observer récemment dans l'évolution régionale, mais non un nouveau ralentissement de la croissance dans les 25 prochaines années. Cependant une telle hypothèse n'est pas à exclure ; elle ne rendrait pas nécessairement caduc le présent schéma directeur, mais le placerait seulement quelque peu en avance sur l'événement, puisque le chiffre de 12 millions d'habitants serait atteint au-delà de l'an 2000.

Au demeurant, la tâche de l'aménageur ne se limite pas à organiser l'accueil des populations nouvelles. Même si l'on s'efforce de le contrôler, le dépeuplement du centre des agglomérations est un phénomène qui ne peut être ignoré. En un peu plus de dix ans, la ville de Paris a perdu environ un demi-million d'habitants, soit une population équivalente à celle de la ville de Lyon. Et, comme autrefois l'urbanisation, le dépeuplement s'étend maintenant, comme en tache d'huile, sur toute la banlieue proche. Le report des populations correspondantes sur les zones périphériques de la région a donc un effet multiplicateur sur leur développement démographique qu'il importe de prendre en compte (1).

Ces considérations sur la population de la région d'Ile-de-France donnent une première approche de la dimension du futur. Mais, à elles seules, ces indications sont insuffisantes. Car il faut ajouter à la prévision de la population à accueillir la mesure des besoins de celle-ci et des biens et services destinés à les satisfaire.

## 2 - L'évolution économique

Pour l'urbaniste et pour l'aménageur, l'espace et son affectation, les distances qui séparent les différents lieux d'une ville, les durées de déplacement nécessaires pour se rendre de l'un à l'autre, demeurent le domaine par excellence de leur intervention. D'une analyse économique ils ne retiendront en définitive que ce qui regarde les besoins des ménages et des entreprises, et la transcription de ces besoins en termes d'espace et de temps.

Sur ces différents points, l'expérience des dernières années et les leçons du présent, qu'il s'agisse de Paris, de l'ensemble de la France ou même du monde occidental, paraissent témoigner du caractère inéluctable de certaines évolutions.

Il s'agit en premier lieu d'une augmentation du pouvoir d'achat ou, pour être plus précis, d'une augmentation de la part des revenus disponibles affectée à la consommation de biens et services collectifs. Il serait tout à fait hasardeux de prétendre que la croissance des revenus par habitant – qui ont été multipliés par 1,5 entre 1962 et 1972 – se poursuivra au même rythme dans l'avenir. Mais il est certain que, chez les "laissés-pour-compte" de l'expansion comme chez ceux qu'elle favorise, les exigences d'une certaine qualité de vie dans le travail, l'habitat, les loisirs et les déplacements, se manifesteront avec de plus en plus de vigueur.

Il s'agit aussi de satisfaire des besoins qui touchent au mode d'existence, c'est-à-dire, de manière très directe, à l'utilisation de l'espace et à l'usage du temps. C'est ainsi que *"les usines et les bureaux construits aujourd'hui utilisent,*

(1) Alors qu'entre 1968 et 1975, l'accroissement démographique régional annuel moyen s'élevait à 90 000 habitants, celui des 4 départements de la grande couronne, voisin de 110 000 habitants, lui était supérieur de près de 25 %.



*par emploi, une surface au moins double des usines et des bureaux d'autrefois ; les logements modernes, avec leurs annexes immédiates (petits espaces verts, parc 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 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 citadin, trop longtemps à l'étroit, n'en est qu'à ses débuts".*

### **3 - Les dimensions de l'urbanisme en région d'Ile-de-France**

*"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".*

Ces conclusions de 1965 gardent leur entière actualité en 1975, la perspective de voir la croissance démographique se ralentir beaucoup plus nettement qu'on l'imaginait à l'époque étant compensée par l'accélération du "desserrement" de la population des zones anciennes du cœur de l'agglomération – qu'il faut accueillir en périphérie –, la nécessité de rattraper le retard cumulé en matière d'équipements, et le développement des formes d'habitat individuel.

Quels sont, en effet, les ordres de grandeur à garder présents à l'esprit ?

- une population dont l'augmentation pourrait atteindre près de 2 millions d'habitants, source de besoins nouveaux, auxquels s'ajouteront ceux liés aux mouvements de la population au sein de la région ;
- un nombre de personnes actives supplémentaires allant de 500 000 à 800 000 ;
- la création de quelque 10 à 15 millions de mètres carrés de bureaux, selon que le renouvellement du patrimoine se poursuivra au rythme observé aujourd'hui ou s'amplifiera jusqu'à remplacer le tiers de celui-ci d'ici la fin du siècle ;
- quelques 5.000 à 7.500 ha de terrains industriels puisque, en dépit de la diminution du nombre des emplois industriels, demeurent des besoins importants liés au desserrement des entreprises de la région ou à la modification de leurs conditions d'installation (1) ;
- au moins 1,5 million de logement nouveaux, puisque le nombre de logements nécessaires aux nouveaux arrivants sera de 600 000 à 700 000 et que l'amélioration et le renouvellement du parc immobilier exigeront la création d'un volume au moins égal de logements ;
- un doublement du nombre des déplacements quotidiens, qui atteint actuellement 17 millions ;
- plus difficiles à mesurer, mais d'une importance comparable aux éléments précédents, puisqu'ils leur sont indissociablement liés, des équipements de toute nature nécessaires non seulement pour les nouveaux habitants, mais dans bien des cas pour les habitants actuels.

(1) Pour lesquelles l'offre propose un éventail très largement ouvert en termes de densité, depuis le "parc d'activités" jusqu'aux "zones industrielles verticales".



## B - LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

En 1965, alors que la politique nationale d'aménagement du territoire n'avait pas encore été complètement définie, le principe avait été retenu d'organiser la croissance démographique et économique du pays autour de huit métropoles d'équilibre (1). Si l'on voulait contenir l'inéluctable développement de la région d'Ile-de-France et, surtout, créer en province des villes, qui, par leur taille, l'étendue de leurs services et de leurs équipements et la diversité de leurs activités, offriraient à tous ceux qui en auraient le désir une alternative intéressante à une installation dans Paris, il devenait nécessaire de concentrer sur quelques métropoles d'importants efforts d'aménagement.

Le rapport de 1965, on l'a vu, faisait siennes ces thèses en précisant que, pour que la population de la région de Paris fasse moins que doubler d'ici la fin du siècle, il était nécessaire que les métropoles d'équilibre atteignent un accroissement annuel de l'ordre de 2,5 % en moyenne. Ainsi, parallèlement à l'aménagement de la région d'Ile-de-France, la politique des métropoles d'équilibre devenait une tâche prioritaire à l'échelle nationale ; l'action sur Paris et l'action sur la province étant appelées à s'appuyer et à se renforcer mutuellement. L'objectif était et demeure, dans les deux cas, de donner à l'espace national français des structures adaptées aux impératifs d'un monde voué au changement, et exposé à de nouvelles compétitions.

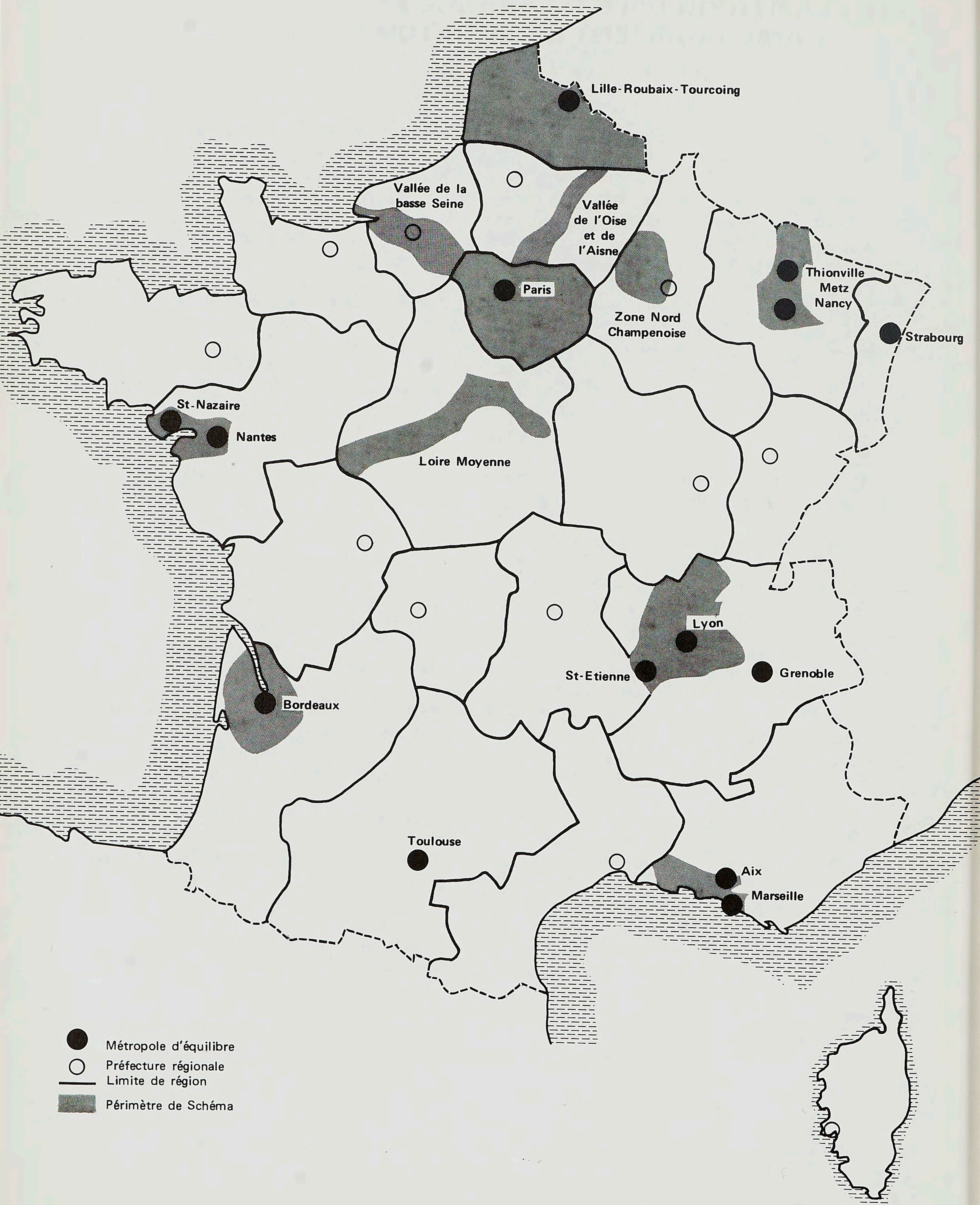
Depuis cette date la politique d'aménagement du territoire a considérablement élargi son champ d'action, et ses moyens d'intervention se sont précisés et enrichis. L'exposé de l'ensemble de ses objectifs n'a pas à figurer dans un document intéressant la seule région d'Ile-de-France, encore que l'on ne puisse nier que, pour une région aussi importante proportionnellement au reste du pays, bien rares sont les actions qui, exercées sur son sol, n'intéressent pas le reste du territoire ou qui, exercées en province, ne la concernent pas, au moins indirectement. En effet, l'ampleur nouvelle donnée à l'aménagement du territoire depuis 1965 a profondément modifié la situation et – qu'il s'agisse de prévisions ou d'actions immédiates – la plupart des décisions importantes qui se prennent pour la région d'Ile-de-France ou pour la province sont désormais élaborées en se référant constamment aux besoins de l'une et de l'autre.

C'est vrai en premier lieu pour les activités. Sur les 880 000 emplois industriels qui se sont créés depuis 1965 en province, 460 000 – soit plus de la moitié – peuvent être attribués à la décentralisation d'activités originaires de la région d'Ile-de-France, où les effectifs du secteur secondaire sont aujourd'hui moins importants qu'il y a 10 ans.

Mais, estimée en nombre d'emplois, la véritable expansion est le fait des services. Aussi l'effort de décentralisation s'étend-il maintenant à ceux-ci et cherche-t-il à transférer en province non seulement les activités sans grande qualification, mais les centres de décision et de responsabilité. Tandis que le contrôle des implantations dans la région d'Ile-de-France s'est fait plus sévère, le dispositif des incitations à la décentralisation s'est renforcé. Des résultats

(1) Lille-Roubaix-Tourcoing ; Nancy-Metz-Thionville ; Strasbourg ; Lyon-Saint-Étienne-Grenoble ; Marseille-Aix-en-Provence-Delta du Rhône ; Toulouse ; Bordeaux ; Nantes-Saint-Nazaire. Cf. fig. 1.







déjà assez importants ont été obtenus dans le domaine des banques et des assurances. Des actions, aux effets encore incertains, sont menées dans les secteurs de la recherche, du tertiaire social et des administrations centrales. Parallèlement les investisseurs étrangers sont invités à s'implanter sur l'ensemble du territoire, et déjà Lyon, Nice ou Strasbourg offrent des perspectives intéressantes par rapport à l'agglomération parisienne qui demeure encore leur lieu d'élection.

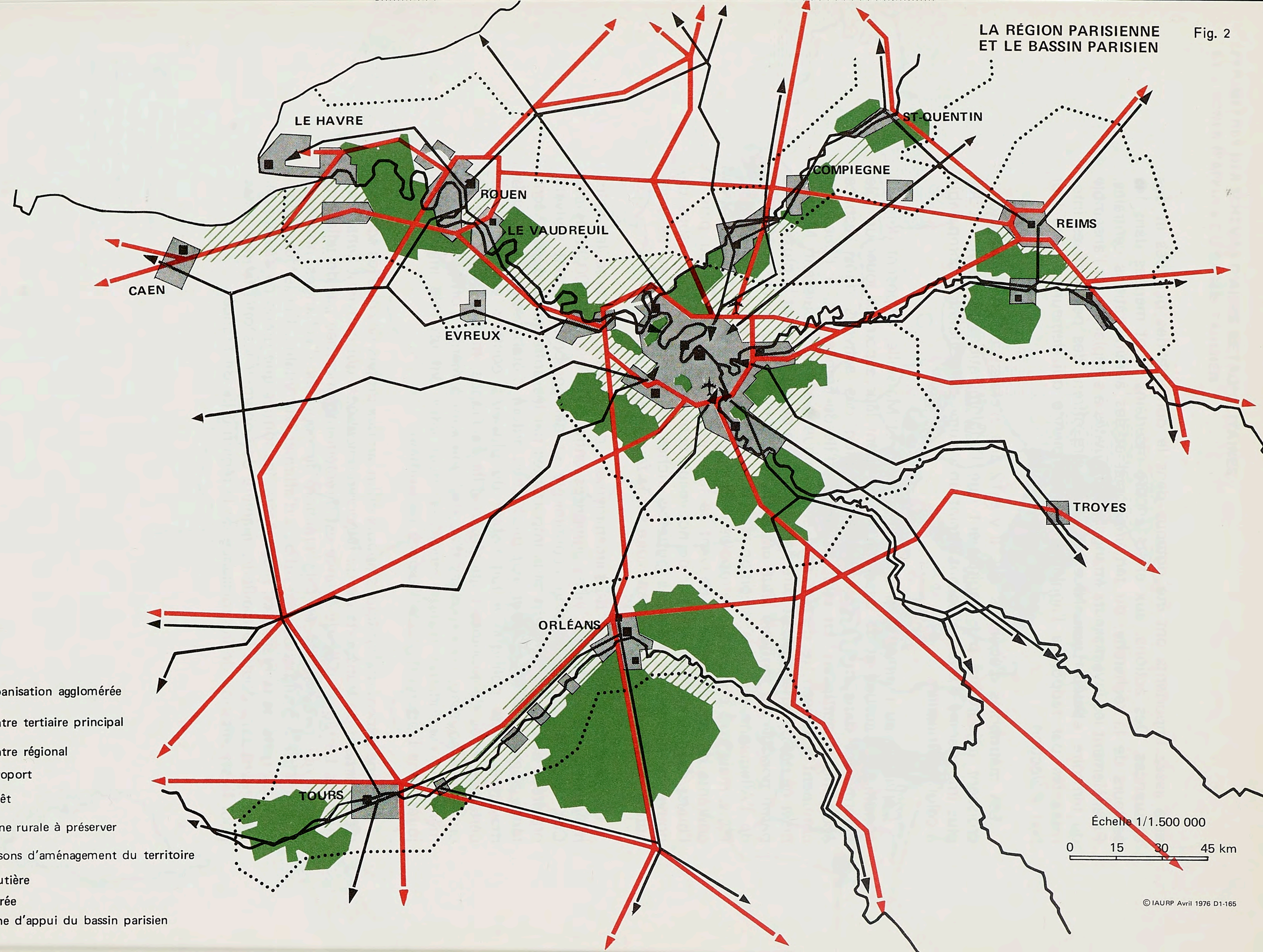
Les métropoles d'équilibre qui, il y a 12 ans, n'étaient qu'un simple projet, croissent aujourd'hui plus rapidement que l'agglomération parisienne et les plus importantes d'entre elles ont atteint un volume de population comparable à celui de Bruxelles.

Certaines, au premier rang desquelles Lyon et Marseille, disposent déjà de conditions d'accueil et de desserte qui justifient leur espoir de jouer un rôle déterminant dans une éventuelle redistribution des activités dans l'espace économique européen. En effet, la région d'Ile-de-France, est, à l'ouest du continent européen, le dernier pôle économique réellement puissant. Moderniser ce pôle, l'aménager, et faire participer à son développement la plus grande partie possible du territoire situé entre lui, la Hollande et la partie nord-ouest de l'Allemagne, est une ambition qui concerne directement non seulement Paris, mais trois ou quatre métropoles d'équilibre et leurs régions. Mais d'autres courants de développement peuvent se faire jour et, plus au sud ou plus à l'ouest du continent, inaugurer de nouveaux échanges ou ressusciter sous de nouvelles formes les relations autrefois riches et fournies, qui se tissèrent autour du bassin méditerranéen, voire sur la façade atlantique.

Un objectif plus récent de l'aménagement du territoire concerne les villes moyennes, c'est-à-dire les villes comprises entre 15 000 à 200 000 habitants. Ces villes, à forte expansion économique et démographique, sont souvent préférées aux agglomérations plus importantes par les entreprises, qui ont tendance aujourd'hui à organiser leur production autour d'établissements de taille moyenne. Cette politique a fait l'objet de plusieurs contrats entre l'État et certaines villes de province ; en région d'Ile-de-France, malgré un rythme de croissance soutenu, les capacités d'accueil que sont à même d'offrir les agglomérations secondaires restent modestes, mais elles ont un rôle important à jouer dans l'organisation de l'espace péri-urbain.

L'aménagement du territoire s'appuie enfin sur des projets tels que les schémas d'équipement de transports ou de télécommunications, qui couvrent l'ensemble du pays. La région d'Ile-de-France est directement concernée par de telles initiatives qui peuvent favoriser la création de courants d'échanges nouveaux et permettre à d'autres centres urbains d'affirmer leur vitalité. Car le développement du reste de la France et, plus encore, les formes que prend ce développement, sont sans doute la meilleure manière de confirmer les orientations prises pour la stabilisation de la croissance de la région d'Ile-de-France.





- Urbanisation agglomérée
- Centre tertiaire principal
- Centre régional
- Aéroport
- Forêt
- Zone rurale à préserver
- Grandes liaisons d'aménagement du territoire
- Routière
- Ferrée
- Zone d'appui du bassin parisien

Échelle 1/1.500 000  
0 15 30 45 km



## C - LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE ET LE BASSIN PARISIEN

Dès 1965, le Bassin parisien pouvait apparaître comme le cadre convenable pour aborder certains problèmes posés par le développement de l'agglomération parisienne.

Un an plus tard, le gouvernement créait le "groupe interministériel d'aménagement du Bassin parisien" et définissait un "Bassin parisien" constitué de quinze départements entourant la région de Paris et appartenant à sept régions, soit le quart de la superficie de la nation et le tiers de sa population.

Un tel espace qui dépendait de la capitale sur le plan démographique et économique et échappait à l'influence des métropoles d'équilibre les plus proches ne pouvait-il être considéré comme un cadre d'études homogène, pouvant justifier, plus tard, la création d'une zone spécifique à l'aménagement de laquelle la région d'Ile-de-France participerait étroitement ?

En réalité – les études le montrèrent rapidement –, le Bassin parisien ne constituait et ne constitue qu'un ensemble de petites régions sans unité économique ou géographique. Il ne s'y est créé aucun pôle de développement capable de préserver son autonomie par rapport à la région d'Ile-de-France et d'exercer un effet d'entraînement suffisant sur son environnement.

Le Bassin parisien reste toutefois directement concerné par l'aménagement de la région d'Ile-de-France. Il a été le premier bénéficiaire de la décentralisation industrielle, et a accueilli plus de la moitié des entreprises et des emplois industriels décentralisés de Paris, ainsi que d'importantes opérations tertiaires.

La plupart des centres moyens relativement proches de la capitale connaissent un essor remarquable : Chartres, Dreux, Evreux, Montargis, Compiègne, Beauvais... ; à un niveau supérieur, presque toutes les villes importantes du Bassin parisien ont connu une croissance rapide : Caen, Le Mans, Tours, Orléans, Reims, Amiens...

C'est dans ces conditions que le gouvernement a retenu en 1970 un parti général d'aménagement qui précise que la répartition de la croissance entre la région d'Ile-de-France et les régions du Bassin appelées également "régions de la couronne" doit s'inspirer des deux principes suivants :

- "orienter vers les régions de la couronne les activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris et qui, autrement, alimenteraient de manière excessive la croissance parisienne",
- "organiser le développement de l'ensemble du Bassin parisien de telle sorte que chacune de ses parties en tire le meilleur profit".

Le parti d'aménagement proprement dit, rappelé dans la figure 2, cherche à éviter la fixation de la croissance aux portes de la région d'Ile-de-France ou son saupoudrage dans l'ensemble du Bassin. Quatre zones d'appui en assez forte discontinuité avec l'agglomération parisienne ont ainsi été retenues : la vallée de la basse Seine, dont la jonction avec la région d'Ile-de-France s'effectue au niveau de Vernon-Mantes ; les vallées de l'Oise et de l'Aisne, incluant Senlis et Creil, dont les échanges avec Paris et sa région sont importants ; la zone d'appui Nord Champenoise ; la zone d'appui de la Loire moyenne.



A l'intérieur de ces zones d'appui, ou en dehors d'elles, 9 centres régionaux ont été définis, c'est-à-dire les villes de plus de 100 000 habitants à l'époque, soit Rouen, Le Havre, Tours, Reims, Le Mans, Orléans, Caen, Amiens et Troyes.

L'évolution observée ces dernières années ne concourt que partiellement à la réalisation de ces objectifs. Certes, la couronne du Bassin parisien semble constituer un exutoire privilégié au report de la croissance de la région d'Ile-de-France puisque, malgré le net ralentissement de cette dernière, la part du Bassin parisien dans la croissance nationale demeure à peu près stable (1). Certes, l'ensemble des zones d'appui a connu une expansion rapide, accueillant entre 1968 et 1975 près des deux tiers de la croissance de la couronne du Bassin parisien. Mais l'organisation de celle-ci diffère assez sensiblement des objectifs retenus : entre les différentes zones d'appui, des déséquilibres apparaissent. Surtout le développement du Bassin parisien risque de prendre la forme d'une extension en tâche d'huile de la région d'Ile-de-France, en particulier vers le nord et l'ouest. Aussi, pour éviter la constitution de couronnes successives de villes satellites, une politique active s'impose-t-elle afin d'organiser un développement cohérent des franges de la région d'Ile-de-France et du Bassin parisien.

C'est dans ce contexte que doivent être appréciées les dimensions de l'urbanisme en région d'Ile-de-France : l'apparition de près de 2 millions d'habitants supplémentaires en 25 ans, l'augmentation sensible des besoins d'espace de la population et des entreprises, les exigences de plus en plus pressantes des habitants en ce qui concerne l'organisation de leur temps de travail et de loisirs et les commodités de la vie conduisent, même dans la perspective d'une nette réduction de la croissance démographique, à retenir un parti général d'aménagement qui reprend pour l'essentiel les objectifs fixés en 1965.

(1) La part du Bassin parisien - région d'Ile-de-France incluse - dans la croissance nationale est passée de 42 % entre 1954 et 1962 à 40 % entre 1968 et 1975. Pendant la même période, la part de la région d'Ile-de-France est passée à 31 % à 22 %.



## **Chapitre 2**

# **Le parti général d'aménagement**

### **A - LES FINALITÉS**

Tout schéma directeur est la traduction tangible d'une volonté d'organiser l'espace. Et une telle ambition n'a de sens que si elle s'appuie sur ce que l'homme a déjà construit et sur la représentation qu'il se fait de son avenir. Il n'y a pas d'urbanisme prospectif qui puisse éviter de prendre en compte l'urbanisation existante, surtout quand celle-ci a pour nom Paris. Il n'y a pas non plus d'aménagement urbain qui ne soit finalement au service de quelque idée de l'homme.

Assumer et valoriser l'héritage politique, économique et culturel de Paris et de sa région et donner à chacun des quelque 10 millions d'habitants d'aujourd'hui le sentiment et la certitude que le cadre de la vie urbaine de demain leur permettra, ainsi qu'à leurs descendants, de mieux vivre en région d'Ile-de-France : ce double impératif permet d'esquisser les principales finalités de l'aménagement régional.

### **1 - Améliorer le cadre et les conditions de vie des habitants de la région d'Ile-de-France**

Si le bonheur n'est peut-être, ni une "idée neuve"... en région d'Ile-de-France, ni une des composantes nécessaires d'une politique urbaine, celle-ci ne doit négliger rien de ce qui peut offrir à chacun une occasion d'épanouissement ou tout simplement de mieux-être.

Réconcilier l'homme et la ville exige une action déterminée sur les divers éléments de la vie urbaine : logement, transports, éducation, loisirs. Aussi convient-il :

- de rechercher un meilleur équilibre habitat-emploi, ce qui suppose une nouvelle distribution des activités sur le territoire régional, et, parallèlement, une amélioration des conditions de transport diminuant la fatigue et facilitant les échanges ;
- d'améliorer les conditions d'habitat en réussissant à rénover ou à réhabiliter le patrimoine ancien et en offrant à chacun, et notamment aux plus défavorisés, une variété de types d'habitat suffisante pour sauvegarder leur liberté de choix ;
- de développer les équipements collectifs à proximité des lieux de résidence, c'est-à-dire non seulement de créer de nouveaux établissements scolaires, hospitaliers, administratifs, culturels et socio-éducatifs, mais de rendre plus accessibles ceux qui existent.



## **2 - Protéger et mettre en valeur les ressources naturelles et le patrimoine bâti**

Les objectifs d'aménagement de la région d'Ile-de-France doivent nécessairement intégrer les aspirations traditionnelles et les prises de conscience les plus récentes de ses habitants : la décennie qui vient de s'écouler a permis de mieux mesurer l'importance de ce bien rare qu'est devenu l'espace. L'espace, cadre organique, au sein duquel se développent les grands équilibres écologiques indispensables à la vie. L'espace, cadre végétal, au sein duquel les citadins peuvent satisfaire ce besoin essentiel qu'est le contact avec la nature. L'espace, cadre architectural, au sein duquel s'épanouissent ou non les relations caractéristiques de la vie urbaine.

Des espaces naturels protégés et accessibles, un espace bâti respectueux du site et à la mesure de l'homme, telles sont les composantes essentielles de certaines aspirations actuelles. Trois objectifs s'en dégagent :

- maintenir les grands équilibres écologiques nécessaires à la survie de l'espèce, ce qui suppose la protection des nappes aquifères, rivières et plans d'eau, la sauvegarde des terroirs de haute fertilité et des grands espaces boisés ainsi que la réduction des nuisances propres à la ville ;
- faciliter les occasions de rencontres du citadin avec la nature en développant une armature d'espaces verts et de loisirs ouverts au public et en veillant au maintien de zones naturelles d'équilibre, discontinuités nécessaires dans l'urbanisation ;
- mettre en valeur le paysage urbain en poursuivant une politique ambitieuse de protection et de réhabilitation du patrimoine bâti, en sachant insérer les formes modernes d'habitat dans des sites urbains traditionnels et marquer notre époque de quelques signes architecturaux à sa mesure.

## **3 - Assurer l'adaptation de l'appareil de production et de commandement**

Avec environ 4,6 millions d'emplois, l'agglomération parisienne est un pôle économique de première importance. Il importe d'en faire un outil économique plus efficace, apte à mieux servir la collectivité nationale et à affronter avec succès la compétition internationale. Cela suppose à la fois :

- le développement du potentiel scientifique et technique de la région, au sein de laquelle la formation doit être étendue et affinée, la recherche stimulée et l'innovation encouragée ;
- une répartition plus harmonieuse des activités, dont le nouveau déploiement doit bénéficier prioritairement aux centres urbains nouveaux de la périphérie et à l'est de l'agglomération par rapport à l'ouest ;
- le maintien d'une certaine activité industrielle dans la zone centrale de l'agglomération et la limitation des activités tertiaires dans Paris et la proche banlieue Ouest.



## 4 - Maintenir le rôle international de Paris et de sa région

Parallèlement, Paris doit continuer à assurer avec éclat son rôle de métropole internationale. Il ne s'agit pas de chercher où se classent Paris et sa région dans on ne sait quel palmarès, mais plutôt de rappeler les divers aspects de leur dimension internationale.

Outre les fonctions traditionnelles d'une capitale où sont localisés les organes essentiels de l'État, les institutions internationales et les représentations étrangères, la région de Paris doit affirmer sa vocation de pôle européen et renforcer son rôle de capitale de la francophonie.

La puissance économique de l'agglomération doit se refléter dans ses capacités à organiser, dans le domaine technique, économique, commercial, des manifestations, congrès, rencontres, expositions, à la mesure de notre temps. Ce qui exige des moyens de transports puissants, reliant rapidement le centre aux aéroports internationaux et des structures d'accueil adaptées au monde moderne.

Le rayonnement culturel de Paris et de la région, s'il doit être à la dimension de la France et du monde, requiert que la création, sous toutes ses formes, y soit encouragée et puisse s'y épanouir (concours, expositions, festivals...) et que l'art y trouve aisément ses lieux d'expression privilégiés (musées, théâtres, auditoriums, etc).

Il faut enfin que Paris et sa région demeurent une terre d'accueil pour l'étranger qui arrive et s'installe, le voyageur qui passe, le touriste qui séjourne et visite, pour ceux qui veulent retrouver le cadre architectural du Paris de toujours et ceux qui recherchent seulement un autre mode de vie. A tous, la région d'Île-de-France doit offrir des possibilités de séjour et d'installation à la mesure de leurs besoins et de leurs projets.

Il ne s'agit donc pas seulement pour la capitale et son agglomération de préserver une image historique, mais "d'épouser son siècle". La réalisation d'une telle ambition ne signifie pas rupture, mais continuité et adaptation. Si, pour s'en tenir à elle seule, Paris ne doit pas devenir une ville-musée riche de son seul passé, elle ne doit pas sacrifier son originalité à des objectifs trop délibérément fonctionnels.

\* \* \*

C'est compte tenu de ces finalités qu'ont été dégagées les lignes directrices de l'aménagement régional.



## B - LES LIGNES DIRECTRICES DE L'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL

Aujourd'hui comme en 1965, trois principes commandent le parti d'aménagement régional :

- créer des centres urbains "nouveaux", "villes nouvelles" dans les zones d'extension de l'agglomération, pôles urbains rénovés dans les banlieues existantes ;
- canaliser l'extension urbaine selon des axes préférentiels ;
- organiser l'unité de la région urbaine.

Les centres urbains "nouveaux" doivent être des villes au plein sens du terme et regrouper l'essentiel des fonctions urbaines grâce notamment à des emplois nombreux et diversifiés, à des équipements administratifs, commerciaux, scolaires, universitaires, culturels, sportifs.

Dans la proche banlieue leur création permettra de "restructurer" le tissu urbain et de susciter de nouvelles solidarités intercommunales.

Dans la zone d'extension, il s'agit moins de restructurer que d'organiser un tissu encore assez lâche par l'implantation de points forts dotés d'équipements et de services.

Extension et restructuration sont en effet deux volets, non seulement complémentaires mais nécessaires l'un à l'autre, de toute politique d'aménagement de l'agglomération parisienne. Une politique d'anticipation qui ouvre de nouveaux espaces diminue la demande de terrains aménagés au contact du centre et permet d'éviter une densification physique irrémédiable. Réciproquement la restructuration de la banlieue permet la valorisation d'un patrimoine et la sauvegarde d'un milieu de vie qui contribuent à l'équilibre socio-économique global.

L'aménagement de la zone d'extension repose ainsi sur les "villes nouvelles". Celles-ci étaient déjà une des idées maîtresses du rapport de 1965. A l'époque, ce parti *"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 citoyens d'aujourd'hui attendent de la ville"*. Il demeure une des bases du présent schéma et la condition première de sa réussite.

La taille des villes nouvelles, qui marquait un changement d'échelle par rapport à tous les projets antérieurs, a suscité depuis 10 ans débats et controverses. Sans que, comme l'indiquait le rapport de 1965, il soit possible d'*"enfermer chaque ville... dans le carcan d'un chiffre définitif de population"*, il est nécessaire que les villes nouvelles atteignent, en se développant de façon continue, une certaine dimension – et donc un certain seuil démographique – pour constituer réellement des pôles d'attraction bénéficiant d'une desserte privilégiée.



Véritables villes, en particulier par la qualité de leurs centres, les villes nouvelles desserviront de l'ordre de 300 000 à 1 million de personnes, soit un chiffre très supérieur à celui de leurs habitants ; c'est ainsi que les emplois offerts pourront aussi bien être occupés par leurs habitants que par ceux des communes situées à leur périphérie. Parallèlement, certains résidents des villes nouvelles iront travailler ailleurs et certains services de niveau très élevé ou exceptionnels continueront à être assurés par le centre de Paris.

Dès 1965, le schéma directeur posait le principe d'une localisation des villes nouvelles à une distance de Paris qui se situait entre 20 et 30 kilomètres. Une implantation plus près de l'agglomération aurait été sans doute plus facile à réaliser, mais n'aurait pu empêcher une poursuite de l'urbanisation en tache d'huile. Disposer les villes nouvelles en couronne aux limites mêmes de la région aurait concurrencé le développement des villes du Bassin parisien. Et il aurait été bien difficile d'empêcher que les axes reliant ces nouveaux sites urbains à Paris deviennent des axes d'urbanisation, menaçant ainsi l'existence même des espaces libres dont la sauvegarde était justement l'un des principaux avantages d'une telle solution. En outre le desserrement des activités aurait été encore moins aisé.

Pour canaliser et discipliner la croissance urbaine, le parti d'aménagement définit – comme il le faisait déjà en 1965 – **des axes préférentiels d'urbanisation**. Il rompt ainsi avec l'évolution antérieure où les axes fluviaux, ferroviaires et routiers étaient les supports habituels de l'extension de l'agglomération.

Comparée à un développement anarchique en tache d'huile, cette solution est moins coûteuse en investissements de transports et d'assainissement. Elle est également plus efficace pour rapprocher la population des zones privilégiées de localisation des emplois. Elle permet de ne pas éloigner davantage les habitants de l'agglomération existante des espaces naturels et boisés et de conserver une vie rurale entre les axes d'urbanisation. Organisant une meilleure répartition spatiale de l'habitat et de l'emploi, elle assure une cohérence plus étroite entre les investissements, la concentration des équipements publics leur permettant d'exercer un effet d'entraînement plus net sur les opérations du secteur privé.

Mais le nombre des axes doit être impérativement limité pour ne pas risquer de voir à terme l'urbanisation combler les espaces intercalaires.

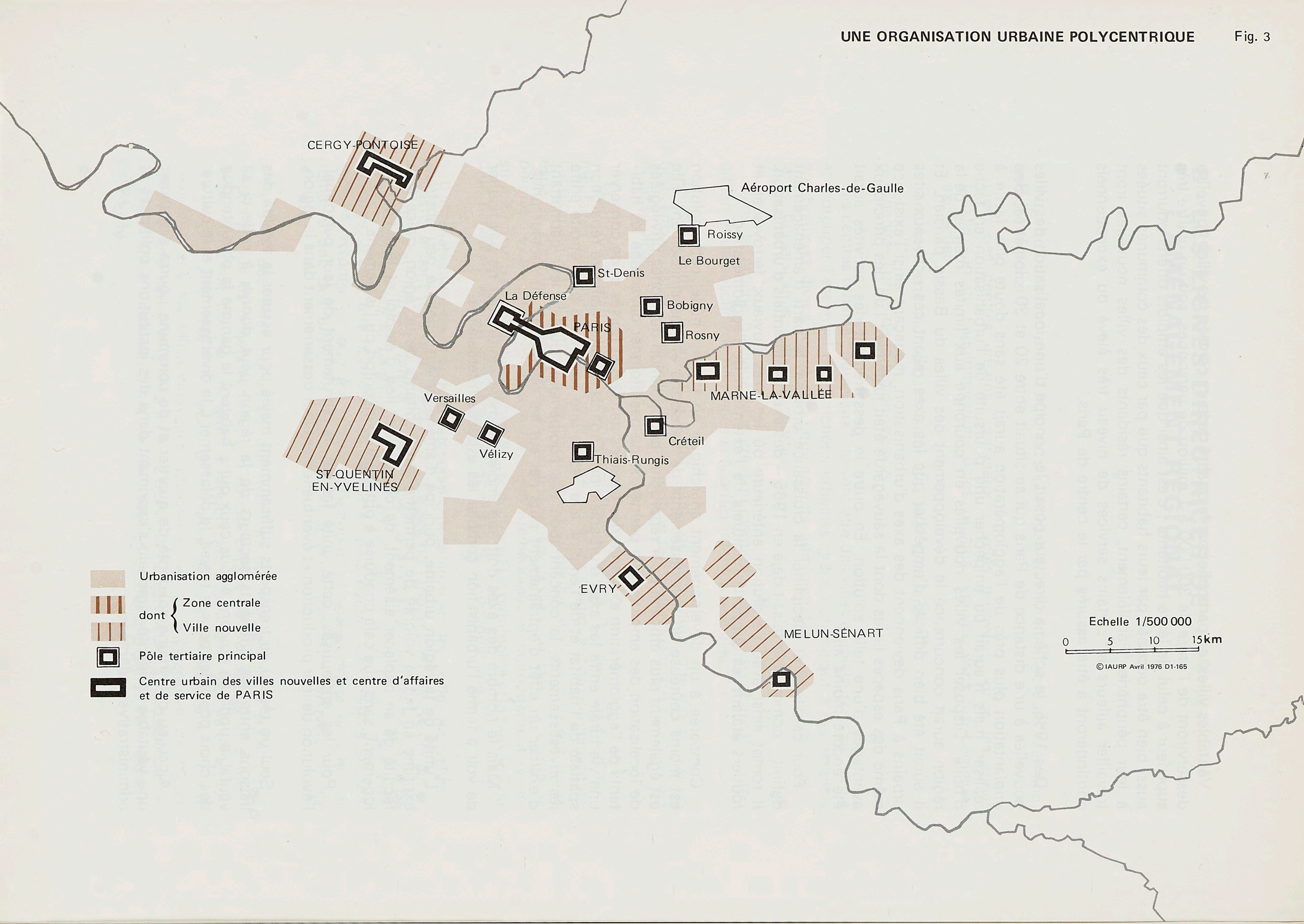
**L'unité de la région urbaine**, principe d'aménagement quelque peu abstrait, exprime en fait la volonté de permettre aux habitants de la région, grâce à la faculté de se déplacer aisément, de choisir leur lieu d'emploi et leur type de logement, sans que cela conduise à opter pour l'inconfort ou l'isolement.




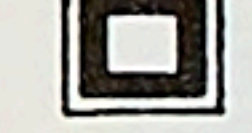
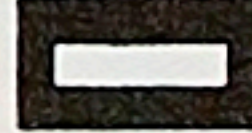
Pour les entreprises, cette unité facilite le recrutement de leur personnel, l'évolution de leur production et éventuellement leur desserrement dans la région.

Seul un réseau de transports suffisamment maillé pour assurer la totalité des liaisons entre les différents secteurs de la région peut donner à celle-ci sa véritable unité en ouvrant à tous ceux qui y habitent la gamme la plus étendue des choix possibles pour le travail, le délassement, le divertissement et la culture.

Ainsi, au-delà d'une solidarité de quartier et de commune pourra s'instaurer une véritable solidarité régionale s'exprimant dans des institutions politiques et administratives adaptées.





-  Urbanisation agglomérée
-  dont { Zone centrale
-  Ville nouvelle
-  Pôle tertiaire principal
-  Centre urbain des villes nouvelles et centre d'affaires et de service de PARIS

Echelle 1/500 000  
 0 5 10 15km  
 © IAURP Avril 1976 D1-165



# 1 - Le parti général d'aménagement

A partir des principes qui viennent d'être définis, le parti général d'aménagement régional est – dans un souci de clarté – présenté dans ses quatre composantes, qui introduisent progressivement les éléments dont la carte de synthèse constitue, en terme d'occupation de l'espace, la traduction graphique :

1. Réaliser un véritable **polycentrisme** grâce à de nouveaux centres urbains, et notamment à la réalisation de cinq villes nouvelles sur des axes préférentiels d'urbanisation.
2. Protéger et aménager **l'espace rural**, en particulier par la création de "zones naturelles d'équilibre".
3. Permettre un développement modéré des **villes petites et moyennes de la périphérie**.
4. Organiser les **transports** pour réaliser une armature de rocares et de radiales routières et ferrées assurant de façon privilégiée la desserte des villes nouvelles et des pôles restructurateurs.

## 1 - UNE ORGANISATION URBAINE POLYCENTRIQUE (fig 3).

### a - Les axes préférentiels.

La nécessité d'accueillir dans certaines zones encore non urbanisées l'essentiel de l'accroissement de la population, la volonté de corriger les tendances spontanées du développement de l'agglomération en préservant les sites, les grands massifs boisés et les vallées ont orienté, dès 1965, le choix des axes préférentiels et conduit à situer ceux-ci sur les plateaux, qui offrent au surplus une capacité d'accueil plus importante.

A l'ouest, la Seine en aval de Paris a été dans le passé le support principal d'un développement orienté vers les agglomérations portuaires de Rouen et du Havre. Le souci de prévenir une dégradation accentuée des vallées et des rives du fleuve, de Poissy à Mantes, et d'éviter la densification d'une zone déjà fortement occupée (et dont, en tout état de cause, la capacité d'accueil est limitée) amène à détourner la poussée vers l'ouest de l'urbanisation, d'une part au nord en prolongement de la vallée de Montmorency, d'autre part au sud sur le plateau de Trappes.

Au sud, la Seine en amont de Paris constitue la seconde direction importante de l'extension de l'agglomération, renforcée par les activités de l'aéroport d'Orly et du marché d'intérêt national de Rungis. Il est nécessaire de l'organiser sur les plateaux des deux rives du fleuve, entre Ris-Orangis et Corbeil, d'un côté, au nord de Melun, de l'autre.

Au nord, la mise en service de l'aéroport Charles-de-Gaulle induit une poussée qu'il convient de contenir dans la mesure où les nuisances de l'aéroport limitent nécessairement les possibilités d'urbanisation.

Par contre à l'est, la croissance des activités est encore faible alors que l'urbanisation est rapide étant donné la qualité des sites et leur capacité d'accueil – notamment sur les plateaux au sud de la vallée de la Marne. Le choix d'un



parti linéaire d'aménagement d'une ville nouvelle sur ce plateau répond au souci d'éviter le développement en tache d'huile sur l'ensemble du plateau de Brie et de favoriser le rééquilibrage des emplois et des services le long d'un axe puissant desservi par A4 et un transport en commun (R.E.R.) directement relié au centre de la capitale.

Ainsi se dessine le parti de deux axes tangentiels au centre Parisien de l'agglomération :

- l'un au nord allant de la vallée de la Marne en aval de Meaux, jusqu'au-delà de Pontoise ; cet axe comporte, à partir de l'est, un développement linéaire jusqu'au centre de Noisy-le-Grand et s'infléchit vers le nord-ouest en direction du pôle d'emplois Le Bourget-Roissy. Il intègre ensuite les pôles d'emplois et de services de Saint-Denis et Villetaneuse, puis aboutit au-delà de la vallée de Montmorency et de ses centres intermédiaires à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, à l'ouest.
- l'autre au sud allant de Melun jusqu'au plateau de Trappes, englobe les villes nouvelles de Melun-Sénart et d'Evry puis de Saint-Quentin-en-Yvelines et s'appuie sur les pôles d'emplois et de services existants, à Créteil, Thiais-Rungis et Vélizy.

C'est compte tenu de ces axes que s'organise la région d'Ile-de-France et qu'apparaît l'armature des pôles tertiaires principaux : Paris ; les pôles restructurateurs de la proche banlieue ; les centres urbains des villes nouvelles.

## **b - La diversité des pôles urbains.**

### 1 - Paris.

Capitale où se concentre l'essentiel des pouvoirs de décision et de contrôle politique de la nation, centre d'affaires international, foyer d'activités culturelles, Paris ne peut vivre sans la région d'Ile-de-France et son apport quotidien de travailleurs, et ne peut concevoir son avenir en dehors d'elle.

La localisation, dans les pôles d'activités tertiaires de la proche banlieue et des villes nouvelles, de certains services des administrations publiques, des entreprises industrielles et commerciales, et des grands magasins, permettra aux fonctions de niveau supérieur – politiques, administratives, économiques et commerciales – d'être mieux exercées dans le centre de Paris.

Les possibilités d'installation offertes dans les zones d'extension permettront de libérer certains terrains industriels dans Paris. L'utilisation de ces terrains pourra être ainsi mieux adaptée à un centre de ville et entraînera par voie de conséquence une diminution des nuisances.

Une telle politique (1) devra être l'occasion d'une reconquête de l'espace parisien qui permettra d'éviter une extension déjà trop marquée des centres d'activités au détriment des zones d'habitat.

---

(1) cf. deuxième partie – Ch. 1 – infra.



Ainsi affiné et réaménagé, le "centre" de Paris pourra développer les rôles qui lui appartiennent en propre sur les plans international, national et régional.

Mais Paris assure également une fonction résidentielle et se doit d'offrir à tous ses habitants, quels qu'ils soient, des conditions de vie et notamment de logement, meilleures. L'évolution sociologique récente de la population parisienne, liée au développement de la construction de logements de prix élevé et aux modalités de renouvellement du parc ancien, ne peut se poursuivre. L'accélération du dépeuplement de la capitale accentue les pressions de l'urbanisation sur les zones d'extension de l'agglomération et, puisque le volume de l'emploi parisien demeure à peu près stable, accroît les migrations alternantes. La disparition des logements "bon marché" rejette en périphérie les populations aux revenus modestes. Si l'on veut éviter une complète ségrégation sociale entre Paris et le reste de la région, il convient de maintenir un volume suffisant de construction de logements à caractère social et d'empêcher que l'amélioration nécessaire du patrimoine immobilier contraigne les plus défavorisés au départ.

## 2 – Les pôles d'emplois et de services dans la proche banlieue.

La proche banlieue a été dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle le débouché naturel de l'extension de Paris. Depuis, les différentes phases du développement de l'agglomération l'ont marquée de leur empreinte en comblant progressivement les vides laissés par les vagues successives d'urbanisation, en repoussant les limites de la zone rurale et en détruisant des bâtiments anciens.

Pour ces raisons l'espace urbain de la proche banlieue est un espace morcelé par les grandes percées ferroviaires et maintenant autoroutières, hétérogène par la formation de sédiments urbains historiquement différenciés. Il est surtout fonctionnellement inorganisé en tant que tel parce que structuré autour d'un centre, Paris, qui lui est extérieur.

Au cours de la période récente, l'évolution divergente des différents secteurs de la banlieue témoigne de la persistance, au sein de cet ensemble, de contrastes très vifs. Alors que les communes proches de Paris voient, à l'image de la capitale, leur population baisser, les secteurs périphériques continuent à connaître une progression rapide : ce double mouvement se traduisant au total par un ralentissement de la croissance démographique de la banlieue, encore très vive jusqu'en 1968.

Le déséquilibre des marchés locaux de l'emploi et la carence en équipements sont particulièrement marqués dans la moitié Est de la banlieue, où la diminution des emplois industriels n'est pas compensée par un nombre suffisant d'emplois nouveaux, et où le revenu moyen de la population est moins élevé. Ces deux raisons contribuent à limiter les ressources des collectivités locales, donc les possibilités de financement des équipements.

Dans le secteur Ouest, au contraire, la réalisation du pôle d'activités tertiaires de la Défense a entraîné une mutation de son voisinage : élévation rapide des valeurs foncières, substitution d'emplois de bureaux aux emplois de production, remplacement des logements anciens souvent vétustes, occupés par des employés et des ouvriers, par des logements destinés aux cadres.

Les différences de développement entre ce secteur et le reste de la banlieue doivent être atténuées par la réalisation de pôles d'emplois et de services qui



desserviront, selon leur situation, la nature et la taille des équipements qui y sont ou seront installés, plusieurs centaines de milliers d'habitants et dont certains ont déjà atteint leur taille définitive. Il s'agit principalement :

- des centres de Vélizy et Thiais-Rungis dans le secteur Sud, de Créteil, Rosny et Bobigny dans le secteur Est.
- des centres de Saint-Denis et de Versailles dont le schéma directeur affirme le rôle de pôle d'activités et d'équipements.
- du pôle constitué par l'ensemble Le Bourget - Roissy-en-France dont la réalisation doit être poursuivie.

### 3 – Les villes nouvelles.

Les zones préférentielles d'extension de l'urbanisation sont organisées autour des cinq villes nouvelles.

- **Cergy-Pontoise**, situé dans le prolongement de la vallée de Montmorency, et accroché au plateau du Vexin, surplombe la boucle de l'Oise – qui, aménagée, constituera un des plus importants lieux de loisirs de la région – et s'étendra jusqu'aux hauteurs boisées de l'Hautil.

Le centre de la ville nouvelle actuellement organisé autour de la Préfecture du Val-d'Oise avec un grand centre commercial, des ensembles de bureaux, d'équipements socio-culturels et d'enseignement, pourra s'étendre ultérieurement vers Puiseux.

La ville nouvelle et les villes anciennes de Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône constituent, avec les secteurs industriels d'Osny et de la rive gauche de l'Oise, un des pôles majeurs du développement de la région d'Ile-de-France.

- **Marne-la-Vallée**, ville nouvelle la plus proche de Paris, échelonne, à partir du centre urbain de Noisy-le-Grand, trois secteurs d'habitations et d'activités qui constituent autant de villes moyennes, au sud de la vallée de la Marne jusqu'à Magny-le-Hongre. Son site est extrêmement varié, coupé de vallons descendant vers la Marne au milieu de nombreux bois.

L'aménagement de cette zone impose sa mise en relation avec l'agglomération par un système de transport adapté aux perspectives retenues et qui est en cours de réalisation, notamment avec l'autoroute A4 et le prolongement du R.E.R.

Marne-la-Vallée doit prendre une part décisive au rééquilibrage vers l'est du développement régional, qui est une des principales options du parti d'aménagement retenu.

- **Saint-Quentin-en-Yvelines** dispose sur le plateau de Trappes, d'Elancourt à Toussus, une structure de quartiers d'habitations et d'activités coupés d'espaces verts, dans un secteur où la poussée d'urbanisation, très forte, avait tendance à se développer le long de la N10 vers Rambouillet et de la N12 vers Houdan.

Le centre urbain de Saint-Quentin-en-Yvelines complètera celui de Versailles pour offrir une large partie des emplois tertiaires et des services nécessaires à la population de cette partie de la région.



- Evry, siège de la Préfecture de l'Essonne, doit assurer des services à l'échelle de la population qui réside déjà dans le secteur compris entre la vallée de l'Orge et Corbeil. Son rôle est en effet moins important par la population nouvelle qu'elle accueillera que par les services et les emplois qu'elle apporte aux habitants des zones déjà urbanisées au nord et au sud.
- Melun-Sénart qui organise le développement urbain du secteur Sud-Est à partir de Melun, siège de la Préfecture de Seine-et-Marne, offre une large capacité d'extension vers le nord. Celle-ci lui permettra d'assurer éventuellement le relais de la ville nouvelle d'Evry lorsque le site de celle-ci aura été entièrement urbanisé.

Ces deux villes nouvelles tirent parti du site de la Seine dont les rives devront être aménagées pour les loisirs et la promenade.

La réalisation des villes nouvelles, qui est maintenant engagée de façon irréversible, en permettant la restructuration de la grande banlieue autour de pôles puissants et animés, évitera le développement en tache d'huile de l'agglomération et offrira par la recherche d'une conception variée et ordonnée un cadre de vie plus agréable que les anciennes banlieues uniformément pavillonnaires (1).

Mais l'extension spatiale des secteurs des villes nouvelles, comme des autres secteurs situés aux franges de l'agglomération, doit être stabilisée aux limites des espaces agricoles et forestiers qu'il convient de préserver au bénéfice de l'ensemble de la population de la région.

## **2 - LA PROTECTION ET L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE RURAL** (fig. 4)

### **a - Les principes d'organisation**

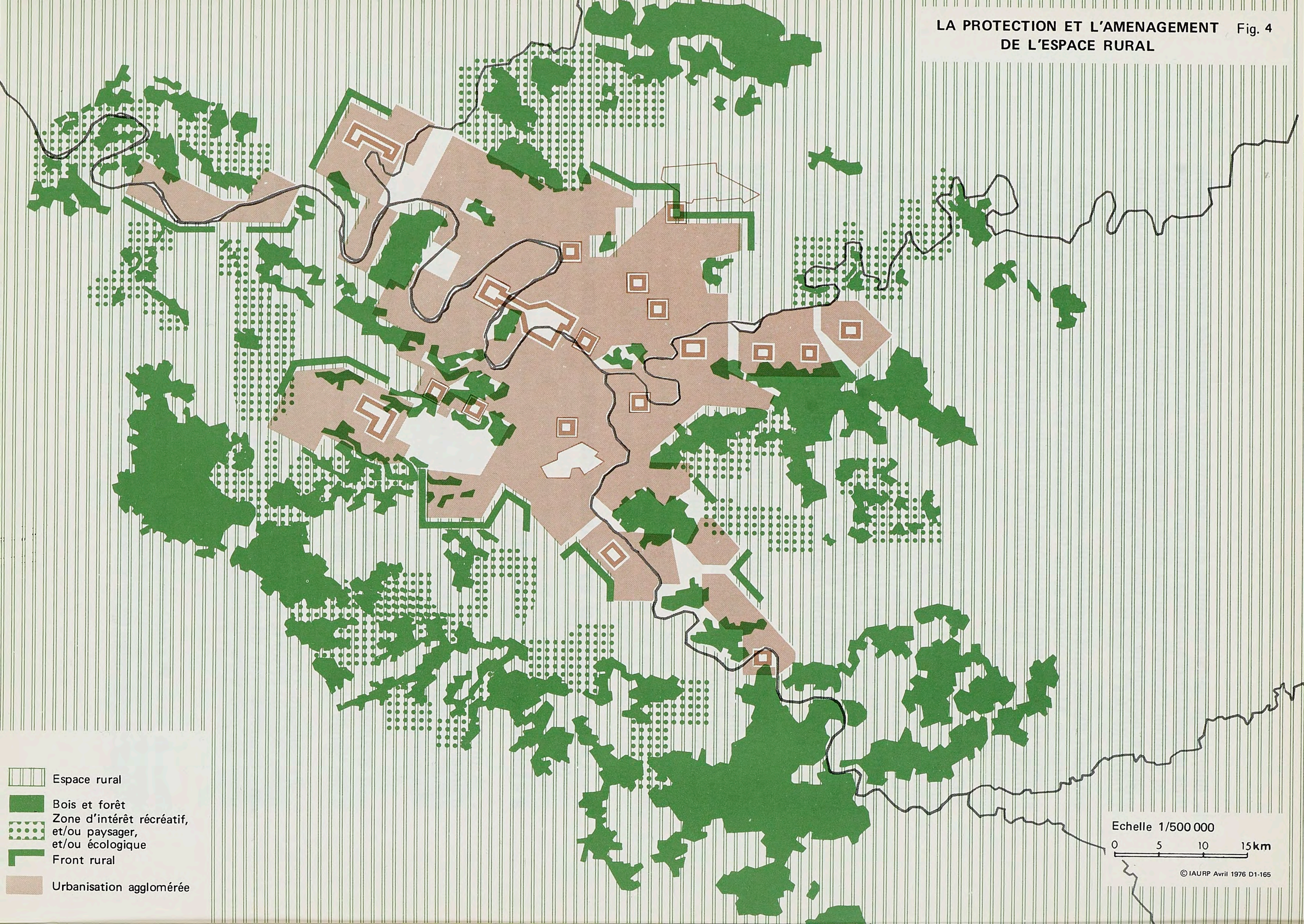
A une époque où le monde rural n'avait pas toujours dans les documents d'urbanisme la place qui doit lui revenir, le rapport de 1965 ne traitait pas des zones spécifiquement agricoles de la région d'Île-de-France. L'espace agricole et forestier y était évoqué uniquement sous deux aspects :




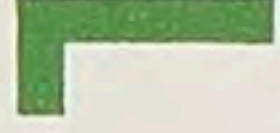

- les "zones de transition à organiser", mi-rurales, mi-urbaines, dont le mode d'occupation devait être précisé et contrôlé ;
- les zones de loisirs : forêts, plans d'eau, vallées à aménager.

Par ailleurs, ce document insistait sur les dimensions nécessaires de l'urbanisme régional et sur la croissance plus que proportionnelle des besoins d'espace des habitants, qui conduisaient à prévoir une large extension de la zone à urbaniser pour éviter la concentration et la densification.

(1) Ainsi les villes nouvelles doivent-elles offrir le choix entre l'habitat collectif dans le centre et maisons individuelles dans des quartiers périphériques peu éloignés de celui-ci.





-  Espace rural
-  Bois et forêt
-  Zone d'intérêt récréatif, et/ou paysager, et/ou écologique
-  Front rural
-  Urbanisation agglomérée

Echelle 1/500 000  
0 5 10 15 km



Depuis lors, l'évolution même de la vie urbaine et les réactions qu'elle a provoquée ont mis en évidence trois types de préoccupations :

- la multiplication des nuisances qui accompagnent la croissance économique rend plus nécessaire encore de préserver l'intégrité des espaces "naturels", c'est-à-dire des espaces agricoles et forestiers, et renforce le sentiment de leur rareté ;
- les franges de la zone urbaine, figurant dans le document de 1965 sous le titre de "zones de transition", se sont révélées difficilement contrôlables en l'absence de directives spécifiques limitant le droit de construire dans ces zones ;
- l'insertion progressive d'éléments urbains, même ponctuels, dans le milieu rural perturbe rapidement l'économie agricole jusqu'à la dégrader dans les secteurs les plus sensibles. Or le maintien d'exploitations agricoles rentables est le meilleur garant de l'intégrité des sites ruraux.

Ces préoccupations ont conduit à définir une politique de la "trame verte" en région d'Ile-de-France, qui couvre l'ensemble des fonctions agricoles, paysagères, récréatives et biologiques des espaces non bâtis (1).

Cette politique repose sur deux principes essentiels :

- un parti d'urbanisation discontinue le long d'axes préférentiels, et l'aménagement de coupures vertes d'intérêt régional ou local ;
- la définition et la protection d'espaces à dominante végétale contribuant à la qualité de l'environnement, combinées à la création d'un réseau d'espaces de loisirs adaptés aux besoins en fonction de la fréquence et de la durée des déplacements.

La protection et l'aménagement de l'espace rural s'appuient principalement sur la politique des "zones naturelles d'équilibre" (Z.N.E.) qui doivent être des éléments structurants de la région urbaine par leurs fonctions multiples et complémentaires : loisirs, production agricole, alimentation en eau, gestion du patrimoine paysager et bâti. Ces zones sont la Plaine de France, le Plateau de Brie, la Plaine de Versailles, les Plateaux du Sud, le Hurepoix, auxquels peut être assimilé, au regard des modes d'occupation du sol, le Vexin, même si son statut n'est finalement pas celui d'une zone naturelle d'équilibre à proprement parler.

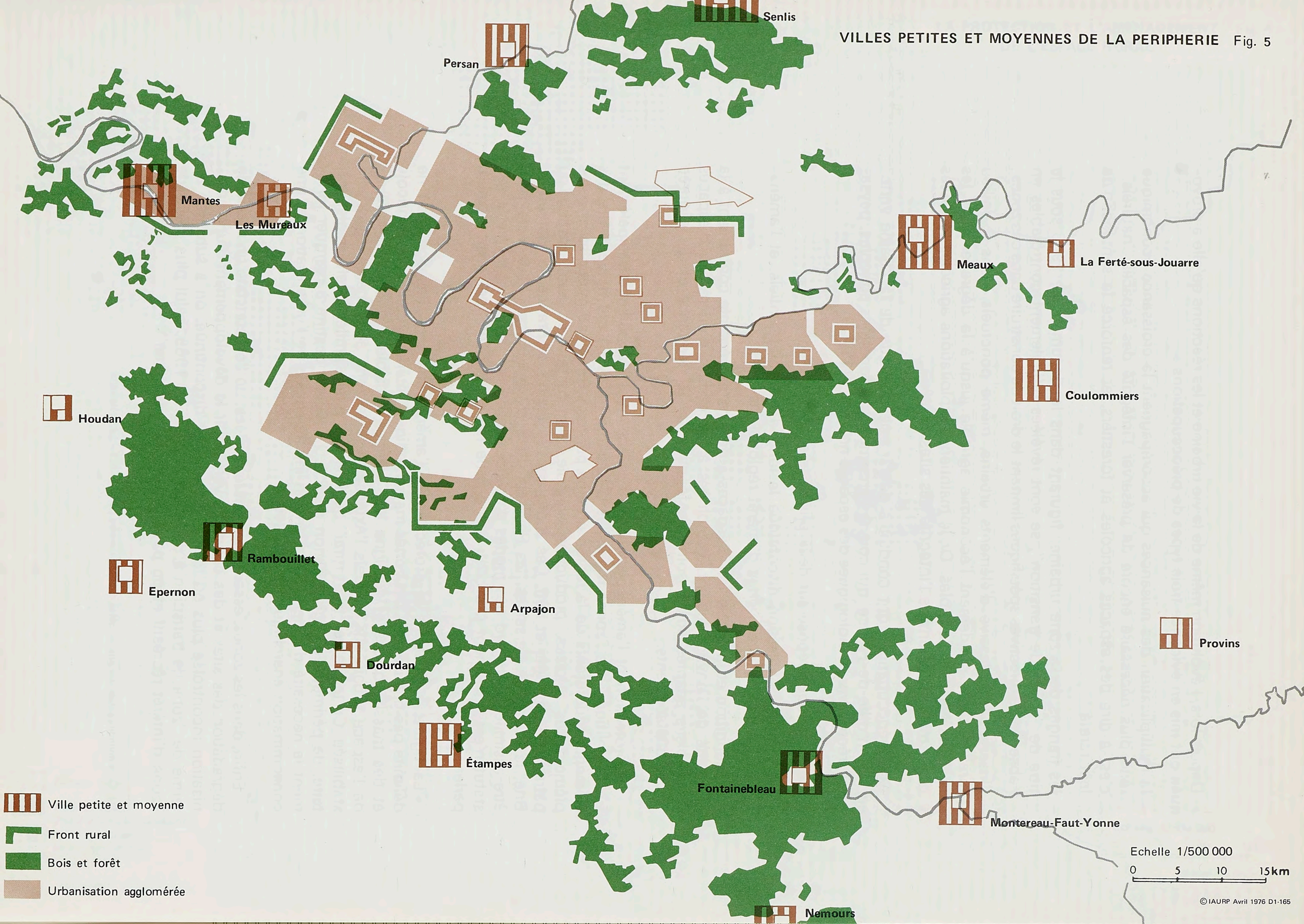
La figure 4 illustrant la protection et l'aménagement de l'espace rural ne délimite pas précisément ces zones mais il indique l'étendue de l'espace agricole et des massifs boisés et souligne les "franges sensibles" ou "fronts ruraux" de l'espace urbain sur lesquels l'extension de la zone agglomérée devra être stabilisée. Ce terme de "front rural" qu'il ne faut pas assimiler à celui, réglementaire, de périmètre d'agglomération du P.A.D.O.G. est destiné à marquer fortement la nécessité d'éviter une extension indifférenciée de l'urbanisation et une consommation anarchique de l'espace.

Enfin, dans les zones, essentiellement les vallées, où l'on constate un risque de dégradation des sites et des coupures vertes par le développement d'une urbanisation incontrôlée plus ou moins ancienne et discontinue, on a substitué au terme de "zone de transition à organiser", utilisé en 1965, celui plus précis de "zone d'intérêt récréatif et/ou paysager et/ou écologique".

---

(1) Cette politique est définie plus en détail dans la deuxième partie – Ch. 3 – La trame verte.





Houdan

Mantes

Les Mureaux

Persan

Senlis

Meaux

La Ferté-sous-Jouarre

Coulommiers

Rambouillet

Epernon

Arpajon

Dourdan

Étampes

Fontainebleau

Provins

Montereau-Faut-Yonne

Nemours

-  Ville petite et moyenne
-  Front rural
-  Bois et forêt
-  Urbanisation agglomérée

Echelle 1/500 000  
 0 5 10 15km



## **b - Le parti d'aménagement de l'espace rural.**

Ce parti qui est le "néгатif" du parti d'urbanisation en est aussi une des justifications.

L'axe d'urbanisation Nord est limité à l'ouest par le Vexin et la zone d'intérêt écologique et paysager de la vallée de la Montcient qui bordent la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Au nord, la zone naturelle d'équilibre de la plaine de France et la zone d'intérêt écologique et récréatif de la vallée de l'Oise complètent l'ensemble des massifs forestiers de Montmorency, l'Isle-Adam, Carnelle et Chantilly. Il s'agit d'un secteur particulièrement sensible du fait de la proximité de l'aéroport de Roissy et des pressions qui peuvent s'exercer à partir de ce grand pôle d'activités.

L'axe d'urbanisation Sud bénéficie de la proximité d'un alignement de massifs forestiers s'étendant de la forêt de Rambouillet à celle de Fontainebleau, coupé de nombreuses vallées (Orge, Essonne, Renarde, etc). qui sont autant de zones d'intérêt écologique, paysager, et récréatif à préserver.

Les secteurs de plateaux agricoles que découpent ces vallées constituent la zone naturelle d'équilibre du Hurepoix – qui couvre les plateaux de Limours et de Marolles – et celle des plateaux du Sud, de la Ferté-Alais à Barbizon.

Entre les deux axes d'urbanisation principaux à l'est, les ensembles forestiers de Sénart, du bois Notre-Dame et de la forêt d'Armainvilliers sont complétés par la création de la zone naturelle d'équilibre du plateau de Brie et par la préservation des vallées du Réveillon, de l'Yerres et du Bréon, dont le caractère paysager et récréatif risquerait d'être menacé.

A l'ouest, la pression de l'urbanisation doit être endiguée :

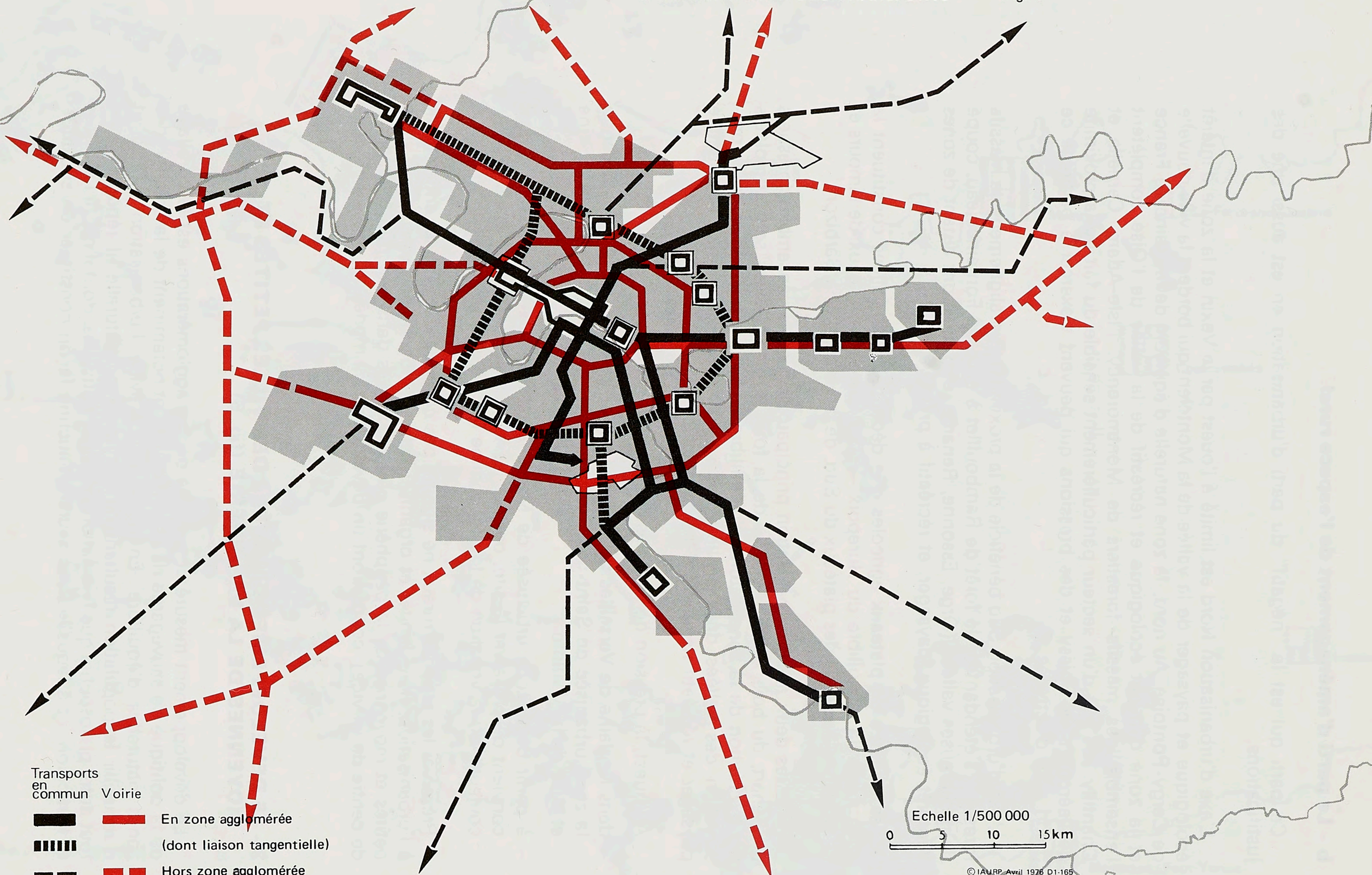
- dans la plaine de Versailles qui constitue une zone naturelle d'équilibre entre la zone urbanisée de Saint-Cyr-Plaisir, la forêt de Marly, la vallée de la Seine et celle de la Mauldre ;
- à partir de la zone urbanisée de Meulan-Mantes, dans des secteurs dont il convient de préserver le site, comme les vallées de la Mauldre et de la Vau-couleurs, ou la vocation de loisirs, comme la boucle de Moisson.

Préserver les espaces ruraux ne signifie pas cependant les fermer entièrement à l'urbanisation, mais limiter et organiser celle-ci, notamment à partir des villes petites et moyennes de la périphérie qui, confortées dans leur rôle traditionnel de centre de services, connaîtront un développement modéré.

## **3 - LE DEVELOPPEMENT MODÉRÉ DES VILLES PETITES ET MOYENNES DE LA PÉRIPHÉRIE (fig. 5)**

Le développement mesuré et contrôlé de ces agglomérations est le corollaire de la politique de sauvegarde de l'espace rural, et notamment de la création des zones naturelles d'équilibre. En permettant d'éviter l'urbanisation diffuse et d'accueillir la population résultant de la croissance naturelle, il répond à une tout autre philosophie que la création des villes nouvelles, dont il n'a ni l'ampleur ni l'ambition, et à laquelle il ne saurait d'aucune façon constituer un substitut.





Transports  
en  
commun Voirie

		En zone agglomérée
		(dont liaison tangentielle)
		Hors zone agglomérée

Echelle 1/500 000  
0 5 10 15km



Après avoir longtemps stagné du fait de la décroissance régulière de la population agricole pour laquelle elles ont une fonction de marché et de centre de services, les villes petites et moyennes manifestent depuis la guerre un regain de vitalité qui s'est confirmé au cours des dernières années. Lié pour l'essentiel à celui de l'agglomération parisienne, leur rythme de croissance est supérieur à celui de l'ensemble de la région comme à celui des principales villes du Bassin parisien.

Le caractère "provincial" de ces villes et la proximité de l'environnement rural offrent un cadre de vie différent de celui des zones à forte densité de l'agglomération parisienne et des villes nouvelles, ce qui leur confère, en dépit de l'éloignement des pôles d'emplois, un certain attrait.

Cependant, pour que leur croissance ne modifie pas fondamentalement leur caractère et ne conduise pas à une augmentation trop élevée des migrations quotidiennes vers les pôles d'emplois du centre de l'agglomération, il convient d'en modérer le rythme et d'en équilibrer la structure.

*«Il reste souhaitable que l'expansion de chacune (des agglomérations secondaires) 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 la ville de l'engorgement, prélude à la destruction, alors que, le plus souvent, le cœur de la ville mérite d'être conservé ;*
- "le type des constructions ne doit pas constituer une rupture trop marquée avec le caractère de la ville et de son environnement...».*

C'est en ce sens qu'une politique de réhabilitation-restauration des centres de ces agglomérations devra être poursuivie.

#### **4 - L'ORGANISATION DES TRANSPORTS (fig. 6)**

L'adaptation et le développement du réseau de transport, l'évolution de son mode d'exploitation constituent un moyen privilégié de mise en œuvre du schéma directeur, et notamment de réalisation des axes préférentiels d'urbanisation.

Le système des transports doit favoriser :

- l'unité de la région d'Ile-de-France, c'est-à-dire offrir la possibilité de relations commodes et rapides d'une partie de la région vers toute autre partie de celle-ci ;
- l'orientation de la croissance urbaine, c'est-à-dire les relations entre les pôles d'activités ;
- les relations interrégionales avec la Bassin Parisien et l'ensemble de la France.



Les principes du schéma directeur en matière de transport demeurent dans une large mesure ceux définis en 1965 :

- *“A 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 transport collectif sur ce réseau routier, complété, pour les liaisons les plus importantes, par quelques lignes ferroviaires tangentiellles, offre aux habitants de la région urbaine la possibilité de choisir leur moyen de transport”.*

Cependant le choix fait en faveur des transports en commun doit être aujourd’hui plus affirmé, notamment en ce qui concerne les relations interurbaines entre les villes nouvelles et les pôles restructurateurs. Par ailleurs, le réseau de transport en commun en site propre utilise plus largement qu’en 1965 les infrastructures existantes et prend en compte les aménagements réalisés depuis dix ans.

L’ensemble des modifications apportées à la structure des réseaux, compte tenu des études effectuées et des orientations nouvelles de la politique des transports, conduit à un schéma dont la physionomie est assez différente de celle projetée en 1965, notamment sur trois points :

- le réseau autoroutier est allégé par une stricte limitation des radiales, et la suppression des grandes percées dans Paris et des autoroutes traversant les secteurs sensibles des zones naturelles d’équilibre ;
- la structure des réseaux de transport en commun ferré est profondément modifiée. Elle utilise aussi largement que possible les infrastructures existantes et cherche à exploiter au mieux les possibilités offertes par la réalisation du R.E.R. Est-Ouest et le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu’à la gare du Nord.

L’interconnexion de ces réseaux permettra la réalisation de trois liaisons régionales à grand gabarit prenant appui à leur extrémité sur les villes nouvelles ou les aéroports et traversant Paris : liaison est-ouest, liaison nord-est sud, et liaison nord ou nord-ouest sud-est. La station Châtelet, commune aux trois liaisons, constituera la plaque tournante de cet ensemble.

Sur la rive gauche, la jonction Invalides-Orsay permettra l’exploitation d’une seconde liaison régionale est-ouest, s’articulant à terme par l’ouverture de la station Saint-Michel, avec la liaison nord-sud.

- des liaisons tangentiellles en transport en commun en site propre permettent de relier les pôles d’emplois de la première couronne entre eux et avec les pôles des villes nouvelles.



## 2 - Présentation de la carte de synthèse

Au-delà du discours qui présente et justifie des choix, un schéma directeur ne trouve sa véritable expression que dans des documents graphiques qui permettent de matérialiser et de symboliser ceux-ci.

Les croquis qui ont accompagné la description du parti général d'aménagement ont, par esquisses successives, dessiné sur l'espace régional les éléments principaux de la carte de synthèse. Sans constituer à elle seule le schéma directeur, comme on pouvait le penser en 1965, cette carte revêt néanmoins une importance fondamentale : expression globale du parti d'aménagement, elle est également l'origine commune et la référence indispensable des documents locaux de planification spatiale, et notamment des quelque 80 S.D.A.U. qui doivent couvrir le territoire de la région.

Sa fonction de schéma des schémas et l'échelle du document (1/150 000) conduisent à définir la destination générale des sols en se référant à leurs modes généraux d'occupation (habitat, zones d'activités industrielles et d'entrepôt, zones "mixtes") et non aux densités qui seront déterminées par les documents d'urbanisme locaux. Quelle que soit la forme d'habitat concernée (rue parisienne, zone pavillonnaire ou grand ensemble), la carte de synthèse se borne à préciser, sans indication de densité, les contours des zones résidentielles.

De même, à l'horizon auquel il se situe, et compte tenu au surplus de l'insuffisance des données disponibles, il serait vain que le schéma directeur cherche à fixer des prévisions précises de consommation d'espace. Tout au plus suppose-t-il une vérification de la cohérence entre les possibilités physiques d'urbanisation résultant de la destination générale des sols et le volume de la population, et donc des logements, à accueillir dans la période considérée.

Dans cette perspective, les calculs auxquels il a pu être procédé montrent, en dépit de leur caractère sommaire, que les surfaces urbanisables correspondent, selon la densité moyenne retenue, à un chiffre de population égal ou supérieur à celui fixé comme objectif. L'accroissement démographique correspondant à ce dernier pourra ainsi être accueilli sur la base d'une densité moyenne à l'hectare laissée très inférieure à la densité moyenne actuelle de l'agglomération.

La carte de synthèse distingue les modes d'occupation du sol suivants, qui rappellent les quatre composantes du parti d'aménagement :

### 1. L'URBANISATION AGGLOMÉRÉE

Cette zone (couleur brune) est caractérisée par une structure continue de l'urbanisation qui recouvre des formes et des densités très diverses, allant de la rue parisienne aux zones pavillonnaires de la banlieue.

Ce mode d'occupation du sol, exempt d'utilisation agricole, s'oppose à la fois à ceux de l'"espace rural" et de l'"urbanisation discontinue", où des discontinuités locales délimitent des zones urbanisées isolées.



Villes nouvelles et Zone Centrale	<p>Pour les villes nouvelles et la zone centrale, une surcharge (hachures brun foncé) renforce le fond de couleur brune qui indique l'urbanisation agglomérée.</p> <p>Cette surcharge ne symbolise pas un mode d'occupation du sol. Pour les zones urbanisées depuis 1965 ou à urbaniser, situées dans le périmètre ou dans la zone d'influence des villes nouvelles, elle souligne la volonté d'y développer prioritairement l'habitat et l'emploi. Pour la zone centrale (Paris et la proche banlieue), elle indique la persistance d'un excédent global d'emploi à l'horizon du schéma directeur, la politique d'aménagement visant au contraire à maintenir la fonction résidentielle et à stabiliser le nombre des emplois.</p>
Zones principales d'activités industrielles et d'entrepôts.	<p>Les principaux périmètres totalement affectés à ces fonctions sont figurés en couleur mauve.</p> <p>Exemples : Plaine-Saint-Denis, Marché d'intérêt national de Rungis et zones d'activités attenantes.</p>
Zones mixtes : activités industrielles ou artisanales et habitat	<p>Une trame de losanges mauves souligne les secteurs de la zone agglomérée où les activités industrielles ou artisanales sont intégrées à l'habitat et où elles doivent être maintenues.</p> <p>Exemples : Quartier Centre-Est de Paris, Bas-Montreuil.</p>
Espaces verts urbains	<p>Parcs et jardins (hachures vertes).</p>
Pôles tertiaires principaux	<p>Un carré noir signale les pôles principaux d'emplois et de services de la proche banlieue.</p> <p>Exemples : Créteil, Rungis, Bobigny, Saint-Denis.</p>
Centre urbain des villes nouvelles et centre d'affaires et de services de Paris	<p>Sont indiqués de façon schématique les secteurs centraux d'affaires et de services de Paris (stabilisés dans leurs formes et fonctions actuelles), leur prolongement vers l'ouest (La Défense), ainsi que les centres urbains des villes nouvelles. La représentation utilisée est celle d'un fond blanc serti de noir sur lequel sont indiqués par des symboles les éléments principaux de ces centres.</p>
Pôles administratifs	<p>Ministères et Préfectures (couleur rouge).</p>
Equipements universitaires et Grandes Ecoles	<p>Seules sont notées (carré orange) les principales unités d'enseignement.</p>
Secteurs historiques	<p>Un trait bleu figure le contour schématique des principaux ensembles historiques (monuments et quartiers attenants) dont le caractère architectural justifie protection et mise en valeur.</p>



Espaces réservés Sont notés par un cerné orange les contours de certains ensembles fonciers dont l'affectation à long terme n'est pas actuellement définie. L'utilisation actuelle de ces secteurs est indiquée : lorsqu'elle est agricole, elle sera maintenue en tout état de cause pendant la première phase d'application – jusqu'en 1985-90.

## 2. L'ESPACE RURAL

L'espace dont il est proposé de maintenir à long terme le caractère rural est représenté en hachures vertes sur un fond de plan simplifié (comportant le réseau hydrographique en bleu, les principales voies en rase campagne, et l'impact au sol des bourgs et villages en gris).

Pour souligner avec force le parti général d'aménagement, une surcharge indique les "fronts ruraux" limitant l'extension de la zone agglomérée.

La carte de synthèse précise également les zones qui, en raison de leur intérêt particulier, récréatif (par exemple : clairière en lisière de forêt ou site des bases de loisirs) et/ou paysager et/ou écologique (par exemple : la vallée de l'Essonne au nord de la Ferté-Alais ou les Vaux-de-Cernay), doivent faire l'objet dans les documents locaux de mesures particulières de protection ou d'aménagement et dans lesquelles la construction devra être strictement limitée.

Les différents éléments de l'espace rural, qui sont détaillés de façon plus précise dans la carte "trame verte" (cf. 2<sup>e</sup> partie, chapitre 3), font l'objet dans la carte de synthèse de quatre postes de légende :

Espace rural	Zone agricole, bourgs et villages, boqueteaux constituent avec les zones d'urbanisation agglomérée et discontinue les trois modes d'occupation de l'espace régional (hachures vertes).
Bois et forêts	Sont représentés dans la même expression (couleur verte) les forêts de la zone rurale et les bois de la zone urbanisée.
Zone d'intérêt récréatif et/ou paysager et/ou écologique	Zone à protéger et à mettre en valeur, où la construction sera strictement limitée. Elle apparaît sous forme d'une surcharge sur l'espace rural (points verts).  La même indication est utilisée dans la zone agglomérée pour les espaces non bâtis qui ne peuvent être rangés dans la catégorie "espaces verts urbains" (exemples : hippodromes, champs d'épandage, etc.).
Fronts ruraux	Les hachures vertes figurant l'espace rural sont renforcées au contact de l'urbanisation. Cette surcharge, qui ne symbolise pas un mode d'occupation du sol, rappelle la volonté d'interdire l'extension de l'agglomération dans les zones naturelles d'équilibre en soulignant les franges de contact entre "urbanisation agglomérée" et "espace rural".



### 3. L'URBANISATION DISCONTINUE

La carte de synthèse figure de façon distincte "l'urbanisation agglomérée" et "l'urbanisation discontinue" dont le caractère végétal doit être maintenu, notamment par des coupures vertes. Cette forme d'urbanisation, qui est indiquée de façon schématique et dont les contours seront précisés par les documents locaux, concerne principalement la périphérie de l'agglomération, les urbanisations de vallées et les extensions des agglomérations secondaires.

Urbanisation discontinue	Le graphisme retenu illustre la volonté de maintenir dans les zones concernées par ce type d'urbanisation une dominante végétale ; les rayures vertes figurant l'espace rural traversent la couleur jaune qui symbolise ces zones.
--------------------------	--

### 4. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE CIRCULATION

Le schéma directeur ne constituant pas un programme d'équipement, les critères à prendre en compte pour sélectionner et hiérarchiser les axes de transport et de circulation ne sont donc pas les caractéristiques techniques, l'importance des trafics ou la catégorie de financement, mais bien les fonctions qu'ils assurent par rapport au parti général d'aménagement et le rôle qu'ils vont jouer dans la constitution de la nouvelle structure urbaine proposée.

Ainsi, le R.E.R., qui désenclavera les centres successifs de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, est mis en évidence par rapport aux lignes de la gare de l'Est non en raison des trafics écoulés mais parce qu'il est fondamentalement le support du parti d'aménagement et de développement de l'Est de l'agglomération.

En ce qui concerne le réseau métropolitain à petit gabarit, seules ont été notées les liaisons entre les pôles restructurateurs et Paris (par contre l'ensemble du réseau proposé est reproduit dans la carte relative aux infrastructures de transport en commun – cf. chapitre 2 de la 2<sup>e</sup> partie).

C'est dans le même esprit qu'a été atténuée la représentation des liaisons de transport hors de l'agglomération lorsque leur fonction devient essentiellement interrégionale.

La légende de la carte de synthèse distingue ainsi, en rouge pour le réseau routier et en noir pour le réseau de transport en commun en site propre :

- les liaisons constituant le support du parti d'aménagement régional . . . . . trait épais
- les autres liaisons régionales (1) . . . . . trait fin
- les liaisons interrégionales . . . . . trait discontinu

(1) Certaines liaisons routières donnent lieu à une représentation particulière (pointillés) ; il s'agit de voies dont le principe est retenu, mais dont le tracé doit faire l'objet d'importantes études complémentaires d'insertion dans un environnement sensible.



Le caractère souvent global des indications qui figurent sur la carte de synthèse et que fait apparaître la présentation qui précède montre, s'il en était besoin, que cette carte ne peut à elle seule suffire à illustrer les options et les objectifs du schéma directeur régional.

Aussi a-t-il paru indispensable de la compléter par des cartes d'une portée analytique, qui concernent l'aménagement de la zone centrale, les communications, la trame verte, la composition du paysage urbain, ainsi que la première phase de réalisation du parti d'aménagement.

C'est à la présentation de ces documents, nécessaires tout autant que la carte de synthèse à la compréhension véritable du schéma directeur régional – dont ils font partie intégrante au même titre qu'elle –, qu'est consacrée la deuxième partie de ce rapport.







# DEUXIÈME PARTIE

## LES COMPLÉMENTS AU PARTI D'AMÉNAGEMENT

### COMMENTAIRE DES PRINCIPALES CARTES

#### **Chapitre I - L'agglomération centrale : Paris et la première couronne.**

- A - Paris
  - 1 - Le diagnostic
  - 2 - Les objectifs d'aménagement et d'urbanisme
  - 3 - Commentaire de la carte
- B - La première couronne
  - 1 - Le diagnostic
  - 2 - Commentaire de la carte

#### **Chapitre II - Commentaire des cartes "Transports"**

- A - Les transports et le parti d'aménagement
  - 1 - Les principes
  - 2 - L'organisation des transports de voyageurs
  - 3 - Le transport des marchandises
- B - Présentation des cartes

#### **Chapitre III - Le cadre de vie : la trame verte**

- A - Les composantes de la trame verte
  - 1 - Les espaces verts urbains
  - 2 - Les espaces naturels et ruraux
- B - Commentaire de la carte

#### **Chapitre IV - Le cadre de vie : la composition du paysage urbain**

- A - La mise en forme de la ville et de son environnement rural
- B - Les principes généraux de la composition du paysage urbain en région d'Ile-de-France
- C - Les premières actions de composition du paysage régional
- D - Commentaire de la carte

#### **Chapitre V - Orientations pour une première phase**

- A - Une stratégie différenciée pour atténuer le déséquilibre habitat/emploi
- B - L'exécution d'un programme prioritaire d'infrastructures de transports
- C - Une seconde phase de réalisation des Villes Nouvelles







## Chapitre 1

# L'agglomération centrale : Paris et la première couronne

L'adjonction à la carte de synthèse d'autres documents graphiques consacrés à des aspects sectoriels du parti d'aménagement répond à l'invitation directe de la loi d'orientation foncière et de ses textes d'application, pour lesquels, à la différence de ce qu'on pouvait penser antérieurement, un schéma directeur ne s'incarne pas en une seule carte.

Le choix des cartes retenues comme compléments du parti d'aménagement écarte toute prétention à l'exhaustivité – puisque, par exemple, la localisation des activités ou l'armature urbaine ne font pas l'objet d'un document particulier. Il répond essentiellement à trois préoccupations.

La plus importante est de préciser et de compléter le parti d'aménagement dans des domaines où les propositions de 1965 avaient été moins développées, ou dans lesquels l'évolution des idées et des faits amène à situer ces propositions dans un contexte nouveau. C'est ce qui explique la présence d'une carte consacrée aux options d'aménagement de la zone centrale – reflet de l'importance prise aujourd'hui par les phénomènes liés à la transformation de cette zone. De même l'apparition récente – et le rôle fondamental – des préoccupations tenant à l'environnement et au cadre de vie se marquent dans les cartes consacrées l'une à la trame verte, l'autre à la composition du paysage urbain, qui, en dépit de leur orientation spécifique, résultent d'un courant d'idées commun.

Une seconde préoccupation, dont s'inspirait déjà le rapport de 1965, conduit à conserver aux transports – secteur essentiel pour la mise en œuvre du parti d'aménagement et d'une technicité particulière – des indications plus détaillées que celles figurant dans la présentation générale de ce parti.

Enfin, les prescriptions des textes réglementaires qui invitent à faire figurer dans un des documents graphiques les aspects essentiels d'une première phase de la mise en œuvre du parti d'aménagement trouvent leur application dans une carte et un chapitre spécifiques, consacrés notamment à la seconde phase de réalisation des villes nouvelles.







# Chapitre 1

## L'agglomération centrale : Paris et la première couronne

Essentiellement tourné vers le problème de l'extension de l'agglomération, le parti d'aménagement retenu en 1965 mettait l'accent sur la création des centres urbains nouveaux plutôt que sur l'évolution de la zone agglomérée, traitée par prétériton pour ce qui est de Paris, et sous l'angle des pôles d'équipements en ce qui concerne la banlieue. Le bilan de la décennie écoulée marque la part croissante prise par la volonté de restructuration de l'agglomération existante : une des principales faiblesses de ce bilan est l'ampleur des conséquences, souvent imprévues, d'une évolution insuffisamment contrôlée du tissu urbain existant. C'est pourquoi il a paru indispensable de consacrer une carte et un chapitre de commentaires aux problèmes de la zone agglomérée, c'est-à-dire de Paris et de la première couronne.

Si des nuances importantes se rencontrent, par exemple dans la qualité et la densité du tissu urbain, de part et d'autre du boulevard périphérique, celui-ci ne constitue pas une frontière. Le suremploi de Paris, et le fait que plusieurs centaines de milliers d'habitants de la banlieue y viennent travailler chaque jour, les besoins d'espace, et notamment d'équipements, que Paris ne peut satisfaire qu'au-delà du périphérique, sont le témoignage des relations indissociables entre ces deux ensembles. Et l'on voit aujourd'hui s'étendre à la banlieue, avec seulement quelques années de décalage, des phénomènes qui se sont d'abord manifestés dans la capitale, comme le dépeuplement des secteurs anciens ou la désindustrialisation. Si Rome n'est plus dans Rome, pour d'autres raisons, Paris ne peut plus être dans Paris. Mais aussi, par d'autres aspects, la banlieue est un peu dans Paris. C'est pourquoi les orientations d'aménagement les concernant font l'objet d'une seule carte, même si le commentaire de celle-ci traite successivement, pour la clarté de l'exposé, de Paris et de la banlieue proche.

### A - PARIS

Centre des décisions politiques, économiques et administratives, foyer culturel, patrimoine historique, Paris, aujourd'hui comme hier, joue un rôle essentiel dans le développement et l'unité de fonctionnement de l'ensemble de la région et dans le rayonnement international de la France.

La carte de synthèse du schéma directeur met en évidence, par les éléments représentés et leur graphisme, l'unité de la région à partir de Paris :

- le centre historique, patrimoine commun, lieu privilégié de développement des activités culturelles (tireté bleu) ;
- le centre d'affaires et de services de la capitale, qui regroupe l'essentiel de l'appareil de commandement, public et privé, de l'économie nationale, et où la fonction résidentielle a presque totalement disparu au profit des bureaux (carré noir).



- les grandes infrastructures de transports en commun en site propre qui relient les centres d'emplois de la capitale aux principaux axes d'urbanisation de la région, et se prolongent, pour la plupart, dans le système de liaisons ferrées nationales et internationales (tracé noir) ;
- le boulevard périphérique, anneau à partir duquel se distribue dans le réseau local de Paris le trafic provenant des grandes radiales régionales, notamment de celles qui desservent les villes nouvelles (tracé rouge).

Ces éléments constituent le noyau central, dont l'évolution commande toute réflexion prospective sur la région d'Île-de-France de l'an 2000. C'est pourquoi le schéma directeur de la région fait une large place à Paris.

## **1 - Le diagnostic**

### **1 - LA POPULATION**

Constante depuis un demi-siècle, la baisse de la population de Paris s'est fortement accélérée dans la période récente. Avec 2,3 millions d'habitants au recensement de 1975, la capitale compte aujourd'hui un demi-million d'habitants de moins qu'en 1962. Néanmoins, la très forte concentration résidentielle (290 hab./ha soit 4 fois plus que dans la première couronne de banlieue) demeure une de ses caractéristiques fondamentales.

Le dépeuplement parisien résulte de l'évolution du marché foncier et immobilier, des mutations de la structure économique et de l'accroissement des besoins en surface par habitant, qui ont entraîné un important brassage de la population et une nouvelle distribution géographique de celle-ci.

Ce phénomène, qui touche à des degrés divers tous les arrondissements, est particulièrement accentué dans les quartiers centraux de la capitale. En un peu plus de 20 ans – entre 1954 et 1975 – les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements ont perdu environ 40 %, les 3<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements 35 %, et les 7<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> arrondissements 25 % de leur population ; et ces 9 arrondissements n'abritent plus aujourd'hui que 21 % de la population parisienne.

L'accélération du dépeuplement parisien n'est pas imputable à une diminution de la croissance naturelle de la population – dont le volume est resté à peu près stable depuis 15 ans – mais à une augmentation du solde migratoire défavorable à la capitale hormis pour ce qui concerne, semble-t-il, les échanges avec l'étranger.

L'ensemble de ces mouvements se traduit par plusieurs traits qui marquent fortement la population de Paris et qui semblent, au vu des éléments d'information partiels dont on peut disposer, s'accroître :

- un "embourgeoisement" dont témoigne l'évolution de la répartition entre catégories socio-professionnelles (ouvriers : – 25 %, cadres supérieurs + 27,5 % entre 1954 et 1968) liée au coût des logements à Paris et à la régression de certaines activités ;
- un taux d'activité qui diminue et tend à se rapprocher de la moyenne régionale (environ 0,50 contre 0,48 pour l'ensemble de la région) ;



- un vieillissement plus net que la moyenne régionale et nationale, dû essentiellement au fait que les mouvements migratoires affectent davantage les tranches d'âge jeunes ;
- une diminution de la taille moyenne des ménages (2,02 personnes en 1975 contre 2,19 en 1968), qui reste nettement inférieure à la moyenne régionale (2,61) en raison de l'âge de la population, de la structure de la population étrangère, mais aussi de la taille des logements.

## 2 - LE LOGEMENT

Comptant en 1975, 1 240 000 logements, dont 1 110 000 utilisés à titre de résidence principale (1), le parc immobilier de la capitale se caractérise par une forte proportion de logements inconfortables souvent vétustes, par l'importance du nombre des logements de petite taille et par une densité d'occupation élevée. Aussi l'amélioration du parc (destruction ou aménagement des logements inconfortables), le desserrement (diminution du nombre de personnes par pièce) et la décohabitation (diminution du nombre de ménages par logement) se poursuivent-ils, renforçant la tendance à la baisse de la population parisienne.

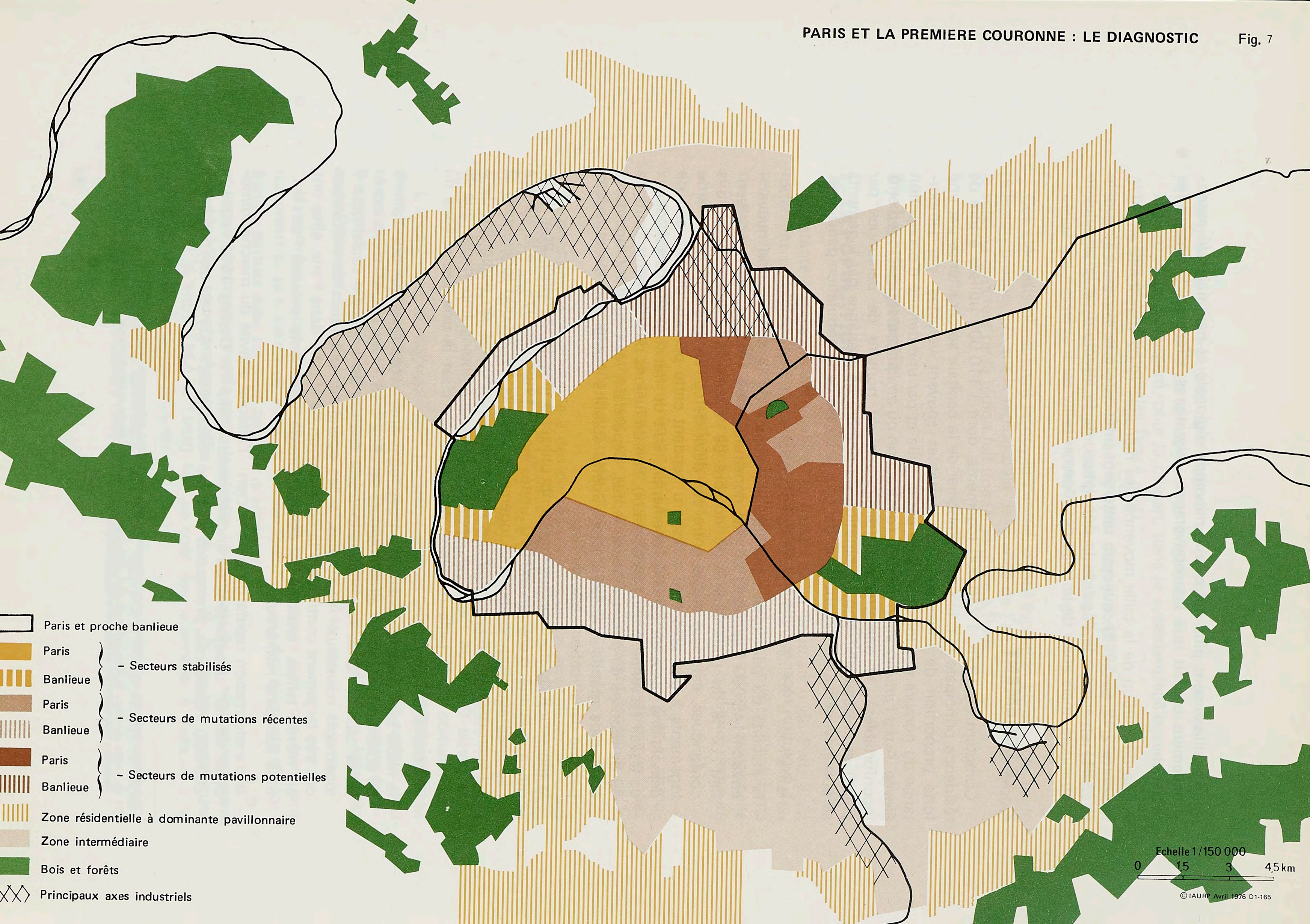
L'évolution récente peut être caractérisée par :

- la stabilité du parc total : malgré l'importance de la construction neuve – environ 145 000 logements ont été construits entre 1962 et 1975, représentant 12 % du patrimoine – le nombre de logements, toutes affectations confondues, est resté stable entre ces deux dates. En effet, un nombre de logements à peu près égal a disparu pendant cette période du fait, soit de démolitions (environ 55 000 logements), soit de transformations en locaux de travail (essentiellement en bureaux), soit de fusions de logements contigus ou de reprises de pièces indépendantes. Cependant, les nouveaux logements étant plus grands que les anciens, cette stabilité numérique s'est traduite par une densification nette du bâti.
- la régression du nombre des logements utilisés à titre de résidence principale, qui a diminué d'environ 80 000 unités entre 1962 et 1975 : elle tient à l'augmentation du nombre des logements vacants (+ 68 000 logements) et à l'accroissement du nombre des résidences secondaires, en particulier dans la partie Ouest de Paris (+ 15 000). Bien que moins importante que la diminution de la taille moyenne des ménages, c'est là une des raisons du dépeuplement parisien.
- la faible part dans la construction des logements accessibles aux populations de condition modeste : ainsi, toujours de 1962 à 1975, les H.L.M. n'ont représenté que 15 % de la construction, soit environ un logement social pour 7 logements nouveaux. Au surplus, si les opérations publiques de rénovation ont très largement contribué à la construction de H.L.M. dans Paris, elles ont, en même temps, entraîné la destruction de logements sociaux "de fait" trois fois plus nombreux.
- la transformation rapide du parc ancien : l'intense activité du marché immobilier atteint, directement ou indirectement, celui-ci. Depuis 1962, environ 200 000 résidences principales ont été désaffectées (2) et un nombre à

(1) Les autres logements se répartissent entre résidences secondaires (40 000) et logements vacants (90 000).

(2) Ce chiffre comprend le renouvellement (145 000 logements) auquel s'ajoute la transformation de résidences principales en résidences secondaires ou en logements vacants (55 000 au total).





- Paris et proche banlieue
- Paris
- Banlieue
- Paris
- Banlieue
- Paris
- Banlieue
- Zone résidentielle à dominante pavillonnaire
- Zone intermédiaire
- Bois et forêts
- Principaux axes industriels

- Secteurs stabilisés

- Secteurs de mutations récentes

- Secteurs de mutations potentielles

Echelle 1/150 000

0 15 3 4,5 km



peu près équivalent a été remis aux normes de confort minimum. Ces mouvements qui ont porté pour l'essentiel sur des logements très anciens à faible loyer ont amputé presque d'autant le parc social "de fait" de la capitale. La construction neuve ne constitue donc qu'une partie de l'évolution – quantitative et qualitative – du parc immobilier.

Densification du bâti, diminution du parc bon marché, importance de l'évolution du parc ancien : ce diagnostic global masque en fait des disparités profondes entre secteurs géographiques. C'est ainsi que l'on peut distinguer, comme le montre la figure 7 :

- le centre et l'Ouest (en jaune), où les mutations, importantes, se concentrent sur des opérations ponctuelles, dans le maintien des formes préexistantes ;
- le secteur Sud et certains quartiers du Nord et de l'Est (en marron clair), où les opérations de rénovation (Italie, Front de Seine, Montparnasse) ont provoqué des bouleversements de la trame urbaine ancienne. Les valeurs immobilières y sont dès à présent élevées, les disponibilités foncières rares ;
- l'Est et le Nord-Est (en marron foncé). Malgré un fort mouvement immobilier récent dans l'Est, l'évolution a été jusqu'à présent limitée dans ces quartiers où subsistent, dans une trame urbaine pittoresque et vivante, un parc vétuste important et l'essentiel des opportunités foncières que doivent utiliser les grandes opérations publiques projetées du Sud-Est (Bercy) et du Nord-Est.

### 3 - L'EMPLOI

Un Français sur 20 habite Paris, mais un Français actif sur 10 y travaille.

Cette concentration des emplois dans la capitale témoigne de la multiplicité des fonctions qui s'y exercent, mais fait souvent oublier que depuis 1954 le nombre total d'emplois à Paris – actuellement de l'ordre de 1,8 à 2 millions – est stable, en dépit de mutations très rapides dans les activités, caractérisées par :

- la diminution rapide des emplois de production. De 1962 à 1968, Paris a perdu 10 000 emplois de production par an, soit un taux annuel de désindustrialisation de 1,5 %. Cette évolution, qui résulte de la décentralisation ou du desserrement d'entreprises pour lesquelles les conditions de fonctionnement ou de développement étaient incompatibles avec une localisation dans la capitale et de la crise de certaines branches fortement représentées à Paris (comme les activités du textile, du cuir, de l'habillement, du meuble), a été renforcée par l'évolution du marché immobilier (construction de bureaux et surtout de logements à la place des unités de production) ;
- le développement du tertiaire de commandement. Depuis 1962, l'augmentation du nombre d'emplois a été de 11 % dans les services publics, 9 % dans les institutions financières, 25 % dans les services aux entreprises et aux particuliers ;
- l'accroissement de la part des emplois de bureau dans l'ensemble des emplois. Ainsi, pour les seuls bureaux neufs de taille supérieure au seuil de l'agrément (1 000 m<sup>2</sup>), le rythme annuel de livraison au début des années soixante-dix a été en moyenne de 250 000 m<sup>2</sup> (1).

(1) Depuis 1973, les mesures prises ont permis de limiter à 85 000 m<sup>2</sup> par an en moyenne les agréments accordés pour construction (par rapport à une demande de 120 000 m<sup>2</sup> tous secteurs confondus : public et privé, agréments en "blanc" et affectés). Le Comité interministériel d'avril 1975 a réduit à 40 000 m<sup>2</sup> le contingent annuel correspondant aux seuls agréments en "blanc".



Cette évolution de l'emploi met en cause :

- l'équilibre social, avec le risque de voir la désindustrialisation, conjuguée à la hausse des valeurs foncières et immobilières, accélérer le départ de la population ouvrière de Paris ;
- l'équilibre emploi-population, c'est-à-dire le volume des migrations alternantes (1). Or, non seulement, pour l'ensemble de Paris, le "suremploi" (surplus des emplois par rapport aux actifs résidants) continue de croître – en raison de la diminution de la population et de la baisse du taux d'activité – mais encore les déséquilibres structurels (inadéquation des types d'emploi aux catégories socio-professionnelles des résidants) tendent à s'aggraver.

#### **4 - LES ÉQUIPEMENTS**

Paris représente un ensemble particulièrement complet d'équipements, dont beaucoup, dans le domaine universitaire, culturel ou économique, concourent à son rayonnement international.

Dans les autres domaines (équipements sociaux et scolaires, hôpitaux, infrastructures de transport, espaces verts) Paris n'a rien à envier aux autres grandes villes françaises. Cependant, des disparités existent entre quartiers et des problèmes d'adaptation ou d'amélioration qualitative subsistent. Les quartiers périphériques, qui ont subi les mutations les plus profondes ces dernières années, et certains quartiers anciens souffrent encore d'un réel sous-équipement (crèches, écoles, équipements sanitaires, terrains de jeux, etc.).

La surface des espaces plantés est à Paris de 10 m<sup>2</sup> par habitant, dont 6,89 m<sup>2</sup> par habitant d'espaces plantés ouverts au public, soit nettement moins que les autres capitales européennes (Londres, Rome : 9 m<sup>2</sup>, Vienne : 25 m<sup>2</sup>). En outre, 68 % des habitants ne disposent pas d'espaces plantés de proximité ouverts au public, et une nette disparité apparaît entre l'Ouest de Paris, relativement avantagé dans ce domaine, et l'Est. Enfin, sur les 1 504 ha d'espaces verts accessibles au public sans restrictions que comporte Paris, les bois de Boulogne et de Vincennes qui comptent respectivement pour 597 ha et 474 ha n'intéressent, pour les loisirs quotidiens, qu'une population limitée.

#### **5 - LES TRANSPORTS**

La présence d'un anneau routier de niveau de service élevé – le boulevard périphérique – et de la voie express rive droite d'une part, d'un réseau métropolitain très dense d'autre part, sont les caractéristiques principales des infrastructures de transport parisiennes.

Pourtant le réseau est largement saturé (tout au moins aux heures de pointe), alors que les possibilités d'aménagement de nouvelles pénétrantes urbaines sont limitées et difficilement compatibles avec la volonté de sauvegarder la qualité des sites, notamment dans le centre historique.

---

(1) Actuellement, il y a chaque année 30 000 nouvelles migrations alternantes dans le sens Banlieue-Paris.



Plus que par une augmentation de la capacité du réseau lui-même, c'est donc par une redistribution des activités dans l'ensemble de la région que l'on améliorera finalement les conditions de déplacement dans Paris.

Il convient enfin de souligner la nécessité d'offrir aux piétons un véritable réseau, capable de rendre aux lieux d'échanges et de loisirs de la capitale un agrément qu'ils ont trop souvent perdu.

Ce diagnostic fait apparaître comme fondamentaux deux ordres de problèmes, qui doivent orienter les choix d'aménagement à moyen et à long terme :

- l'évolution de l'emploi (marquée par la désindustrialisation et le développement des emplois de bureau), qui aggrave le déséquilibre actifs-emplois dans Paris ;
- l'évolution du domaine bâti, caractérisée par la diminution rapide du parc "bon marché", et à laquelle est liée l'évolution de la population, dans son volume global comme dans son équilibre social.

## **2 - Les objectifs d'aménagement et d'urbanisme**

Parmi les finalités proposées pour l'aménagement régional, deux s'appliquent tout particulièrement à Paris : assurer l'adaptation de l'appareil de production et de commandement ; maintenir le rôle international de la région d'Ile-de-France.

Mais leur réalisation ne peut pas, ne doit pas, passer par la destruction des équilibres socio-économiques et du cadre de vie de la capitale. C'est pourquoi le schéma directeur précise les finalités générales retenues en définissant trois objectifs particuliers pour Paris, dont les conséquences devront être développées dans les documents de planification propres à la capitale (S.D.A.U., P.O.S.).

### **1 - DÉFENDRE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE DE PARIS DANS SON IMPORTANCE ET SA DIVERSITÉ**

Le rapport présenté en 1965 retenait en ce qui concerne Paris un chiffre de population de 2,5 millions d'habitants en l'an 2000. L'évolution constatée depuis lors ne permet plus de maintenir celui-ci, puisque la population de Paris n'était plus que de 2,3 millions d'habitants au recensement de 1975.

Freiner cette évolution de manière à stabiliser le plus rapidement possible le volume de la population parisienne constitue désormais un objectif ambitieux qui implique des politiques nouvelles en faveur du logement des ménages de condition modeste aussi bien dans le domaine de la construction neuve que dans celui de la réhabilitation.

Dans l'un et l'autre cas, l'action préalable est la maîtrise de la hausse des valeurs foncières et immobilières, ce qui suppose la limitation des transformations immobilières à caractère souvent spéculatif (bureaux, logements de standing) et l'arrêt de leur extension vers les quartiers dont la composition sociale est encore équilibrée.



Le développement de la construction neuve à caractère social ne doit pas se limiter aux seules opérations de rénovation des quartiers anciens. Il existe en effet des disponibilités foncières (principalement dans le Sud-Est et le Nord ainsi que dans certaines opérations en cours) qui doivent permettre la réalisation de programmes de logements bon marché – et des équipements qui doivent les accompagner (espaces verts en particulier). D'autre part, la politique de "rénovation-réhabilitation" doit favoriser la construction diffuse de logements sociaux à la place des immeubles dont la réhabilitation est impossible.

La réhabilitation du parc ancien a jusqu'à présent intéressé surtout le centre historique avec des restaurations de standing. Dans les autres quartiers et principalement dans les arrondissements périphériques, les actions ont été ponctuelles et limitées à une remise aux normes minimales de confort. Le souci de maintenir la diversité de nombreux quartiers anciens exclut l'application d'une politique uniforme de rénovation ou de réhabilitation et conduit à une action progressive associant l'une et l'autre et consistant à conserver les immeubles pouvant être améliorés, et à construire des équipements ou des logements neufs à la place des immeubles vétustes. Elle doit permettre de retenir sur place la grande majorité des habitants et d'éviter des bouleversements profonds dans la vie et le caractère de ces quartiers.

## **2 - NE PAS AGGRAVER LE DÉSÉQUILIBRE EMPLOIS/ACTIFS**

La politique de l'emploi dans Paris ne peut se définir que par référence à l'importance et à la structure de la population active qui y réside.

Paris se dépeuple et chaque départ d'une personne active augmente le surplus d'emploi (1), déjà très important, et entraîne une migration alternante supplémentaire. L'évolution récente montre que ce phénomène de dépeuplement est difficile à maîtriser et interdit de quantifier l'objectif relatif à l'emploi qui, pour être lié aux données d'ordre démographique, doit être désormais exprimé en termes de stabilisation du surplus des emplois de Paris.

D'autre part, la désindustrialisation rapide de la capitale, source d'une transformation considérable de la structure de l'emploi et d'une accentuation des déséquilibres qui en résultent, doit être freinée.

La politique de l'emploi dans Paris, à un moment où l'aménagement du territoire s'oriente davantage vers la décentralisation du tertiaire, passe par :

- la limitation stricte des constructions nouvelles de bureaux, accompagnée de l'interdiction totale de la transformation de logements en bureaux, et du renouvellement contrôlé du parc de bureaux anciens ;
- le maintien du secteur secondaire à son niveau actuel, ainsi que des activités artisanales, en vue de préserver la diversité de la structure sociale et professionnelle de la population. Ceci ne signifie pas nécessairement le maintien systématique des activités actuelles, mais le remplacement de celles qui seront appelées à disparaître ;

---

(1) Défini comme l'excédent du volume des emplois offerts – inchangé à Paris depuis de nombreuses années – par rapport à la population active résidente.



- l'affinement de la fonction tertiaire de Paris, c'est-à-dire un desserrement et une décentralisation des activités tertiaires qui soient compatibles avec le maintien des fonctions de centre national et international de décision politique, économique et administrative.

Le renforcement du rôle économique de la capitale ne dépend pas, en effet, exclusivement du nombre des emplois existants et ne sera pas entravé par une décentralisation ou un desserrement des activités tertiaires si ce mouvement s'accompagne d'une adaptation et d'une réorganisation des administrations centrales, des sièges sociaux des entreprises installées à Paris et, d'une manière générale, des structures de commandement et de gestion publiques et privées.

### **3 - AMÉLIORER LES CONDITIONS DE VIE ET METTRE EN VALEUR LE SITE DE PARIS**

Le maintien d'un habitat diversifié et l'adaptation de la structure des emplois permettront d'améliorer les conditions de vie à Paris. D'autres mesures telles que le rééquilibrage vers l'est de l'ensemble des fonctions urbaines, la création d'équipements de proximité, une nouvelle organisation de l'espace urbain autour des centres d'animation commerciale et culturelle, avec notamment des cheminements pour piétons, sont également nécessaires. Mais toutes n'atteindront leur but que si elles concourent à la mise en valeur du site de Paris.

En effet, la cuvette où est né et s'est développé le centre historique est marquée par les grands reliefs des collines de Chaillot, de Montmartre, des hauteurs de Belleville et Ménilmontant et l'avancée moins marquée du plateau sud coupé par la vallée de la Bièvre.

Entre ces reliefs apparaissent des dégagements visuels : "col" du parc Monceau et de la gare Saint-Lazare, "col" des gares de l'Est et du Nord, chenal fluvial amont entre Italie et Nation, chenal fluvial aval entre Passy et Porte de Versailles.

Jusqu'à maintenant la forme des constructions suivait celle des reliefs géographiques et les seuls points saillants du volume bâti étaient constitués par des édifices monumentaux qui prenaient principalement position en des points singuliers du site.

La puissance des masses bâties nouvelles peut mettre en cause cette ordonnance. Elles se sont établies sur les points culminants (Montparnasse, Italie, rénovations de l'Est), et il importe, si l'on ne veut pas dénaturer ce site, de préserver les dégagements visuels essentiels (cols et percées du lit fluvial). Lorsque des opérations prennent place dans ce lit (Front de Seine, Bercy...), elles doivent être traitées comme des entités nettement distinctes ("îles" du fleuve) et ne doivent en aucun cas venir affecter les reliefs délimitant l'ouverture visuelle.

Dans le même ordre d'idées, les immeubles de grande hauteur doivent être réservés à des fonctions urbaines significatives, et constituer le jalonnement monumental du site.

Cet objectif, en renforçant un pouvoir d'attraction qui est lié à la sauvegarde de l'image de Paris et à l'amélioration des conditions de vie qu'elle offre à ses habitants et à ses visiteurs, contribuera à confirmer Paris dans son caractère de capitale internationale, économique et culturelle.



### **3 - Commentaire de la carte**

Les actions proposées conduisent à distinguer deux zones, correspondant chacune à une ligne d'action prioritaire.

#### **1 - LE CENTRE ET L'OUEST : MAINTIEN ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE BÂTI DANS SES FORMES ET SES FONCTIONS ACTUELLES**

Cette zone (en jaune sur la carte) comprend trois secteurs où les mutations doivent être contrôlées et le cadre bâti sauvegardé.

– **Le centre historique** (délimité par un tireté noir) :

Tout en respectant le patrimoine historique, les actions d'aménagement porteront principalement sur les lieux publics (création d'espaces pour les piétons, le long des rives de la Seine par exemple...) et les équipements (centre Beaubourg pour les Halles). Dans le domaine immobilier, sera engagée une politique de réhabilitation/restauration visant à maintenir sur place les populations actuelles.

Le contrôle de l'implantation de bureaux (et des transformations de logements en bureaux) sera le principal moyen de préserver les franges Ouest de ce centre de la pénétration du quartier d'affaires.

– **Le quartier d'affaires** (représenté sur la carte par une étoile) :

Le contrôle de l'implantation de bureaux dans ce secteur, dont la nécessité a été plusieurs fois soulignée, ne conduit pas pour autant à interdire, par un blocage total, toute transformation. Il convient au contraire de ménager les possibilités de modernisation – sans densification – dans la partie la plus vieillie du centre des affaires (quartier Saint-Lazare-Haussmann) afin d'éviter un dépérissement à terme de ce quartier. D'autre part, au sein de ce quartier d'affaires, un secteur a été défini comme centre d'accueil privilégié des activités financières et bancaires.

Le quartier d'affaires devra bénéficier en outre d'une meilleure accessibilité et de communications internes plus faciles, en particulier par l'amélioration des transports en commun et la création de voies piétonnières autour du centre marchand des grands magasins.

– **Les quartiers résidentiels périphériques** (Nord-Ouest, Ouest et une partie du Sud).

Ils ne subiront pas de mutations profondes et leurs fonctions actuelles seront maintenues. Là encore on veillera à éviter toute extension des bureaux, qui nuirait au caractère résidentiel de ces quartiers.

#### **2 - LES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES DU SUD, DE L'EST ET DU NORD-EST : UNE POLITIQUE SYSTÉMATIQUE DE L'HABITAT SOCIAL ET DES ÉQUIPEMENTS**

Ces quartiers (en marron sur la carte), qui regroupent la majeure partie du parc de logements vétustes et sans confort, sont ceux où ont été entreprises la plupart des opérations de rénovation et où les opportunités foncières restent importantes. Trois situations peuvent y être distinguées :



– **Les grands secteurs opérationnels : (1)**

C'est principalement à travers ces opérations – celles qui s'achèvent, comme les secteurs du XV<sup>e</sup>, Montparnasse, Italie... ou celles qui doivent être lancées dans l'avenir (Secteur Nord-Est, terrains Citroën, et secteur Sud-Est) – que la puissance publique doit pouvoir appliquer une stratégie favorisant le logement social et les équipements, notamment les espaces verts. L'aménagement à terme du secteur Sud-Est contribuera au rééquilibrage des emplois vers l'est, compte tenu de la qualité des liaisons de transports en commun qui y convergent.

**Les secteurs où le maintien des activités industrielles et artisanales est souhaitable** (semis de losanges violet).

Les 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> arrondissements ainsi que l'Ouest des 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements forment une zone où la désindustrialisation – très rapide depuis quelques années – doit être stabilisée, et limitée au départ des seules activités nuisantes.

Bénéficiant à l'heure actuelle d'un bon équilibre habitat-emploi, regroupant la plus grande partie des emplois secondaires existant encore à Paris, ces quartiers devront conserver leurs activités et notamment celles de type artisanal (meuble, cuir, habillement), élément important de l'animation urbaine qui constitue encore l'attrait de ces quartiers malgré l'insuffisance notoire des conditions de logement.

Le maintien de l'emploi secondaire devra s'accompagner d'une politique d'amélioration de l'habitat et de la création des équipements – dont la carence est actuellement manifeste.

Ainsi conçu, l'aménagement de ce secteur doit être un élément fondamental du maintien de la diversité sociale de la population parisienne et du rééquilibrage des activités vers l'est.

– **Les autres secteurs**

Les actions à y mener dépendront de la spécificité des problèmes locaux (qualité du patrimoine immobilier, équipements, évolution des structures sociales, niveau des valeurs foncières, etc). Mais toutes devront tendre aux mêmes résultats : limitation du surplus d'emploi de Paris ; maintien de la fonction résidentielle et de la diversité sociale.

D'une façon générale, il s'agira de combiner rénovation et réhabilitation avec une politique foncière et immobilière (acquisition d'immeubles anciens) capable d'éviter les bouleversements observés pendant la dernière décennie dans les quartiers Sud au contact des grandes opérations de rénovation.

La politique à suivre dans ces secteurs relève non seulement des objectifs propres à l'urbanisme parisien, mais concerne également l'évolution de la proche banlieue, dont le marché foncier et immobilier leur est directement lié. Confirmation, s'il en était besoin, des relations réciproques entre Paris et sa banlieue.

---

(1) Non indiqués sur la carte, compte tenu de leur caractère ponctuel.



## B - LA PREMIÈRE COURONNE

Née au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle du développement de l'urbanisation au-delà des limites administratives de Paris, confortée entre les deux guerres par l'extension, voire l'éclatement, des faubourgs, la banlieue avait depuis 1945 connu un double mouvement de densification, par le remplissage des espaces libres qui subsistaient, et d'extension, par la création des grands ensembles périphériques, puis, plus récemment, des villages de maisons individuelles.

Cette partie de l'agglomération, dont le nom même comporte parfois une nuance péjorative, avait fait l'objet dans le rapport de 1965 d'une analyse aiguë, qui en soulignait, pour la première fois de façon très nette, les lacunes et les retards. Néanmoins, l'accent étant alors mis sur les zones d'extension, les remèdes aux problèmes de la banlieue étaient essentiellement recherchés dans un effort d'équipement et dans la création des pôles restructurateurs.

Or, l'évolution de la dernière décennie a fait apparaître des transformations dont l'importance n'avait pas été soupçonnée et dont le bilan conduit sur ce point à des options d'aménagement plus précises. Alors qu'en 1965 on pouvait encore envisager de restructurer la banlieue par l'implantation d'éléments nouveaux dans les vides laissés par l'urbanisation, aujourd'hui la quasi-totalité de l'espace ayant été occupé, c'est essentiellement par le réaménagement de l'espace déjà urbanisé qu'il convient d'agir.

Aucun critère simple ne permet de définir les limites de la "première" couronne de banlieue – la "première" historiquement constituée. Sauf quand elle bute sur un obstacle physique, la lisière en est floue et ne marque pas de discontinuité nette entre cette zone agglomérée continue et les espaces qui la prolongent.

Cette difficulté à délimiter la première couronne ne doit pas accréditer l'idée d'une homogénéité de la banlieue. En effet il existe des différences de nature profondes – du point de vue de l'urbanisation existante ou des problèmes qu'elles ont à résoudre – entre des communes de banlieue proche comme Gennevilliers, Clamart ou Drancy et des communes périphériques, même peu distantes de Paris, comme Villiers-le-Bel, la Queue-en-Brie ou Palaiseau.

Frontière commode, la limite des 3 départements qui ceinturent Paris ne peut être retenue, car elle ne détermine pas un périmètre homogène. Ainsi, au nord, d'Argenteuil à Montmagny, nombreuses sont les communes du Val-d'Oise qui se rattachent à la première couronne, alors qu'à l'inverse les problèmes des communes du nord-est de la Seine-Saint-Denis et du sud-est du Val-de-Marne sont plus proches de ceux de la grande banlieue, voire de la zone rurale péri-urbaine. C'est pourquoi le périmètre pris en compte dans la carte n° 2 dépasse assez largement, hormis à l'est, cette limite (1).

(1) La carte n° 2 prend en compte, en totalité ou en partie, les secteurs de S.D.A.U. de Montesson, Versailles, Saint-Germain, Massy, Villetaneuse, Argenteuil, la Vallée de Montmorency et Sarcelles, qui débordent les limites des trois départements de la première couronne.







## **1 - Le diagnostic**

La complexité des problèmes de la première couronne ne permettant pas de les saisir aisément de façon globale, on a choisi de les aborder à travers trois thèmes qui paraissent significatifs : les relations entre la banlieue et Paris, les déséquilibres internes à la banlieue, les grands types d'espaces qui s'y rencontrent.

### **1 - LES RELATIONS DE LA BANLIEUE AVEC PARIS**

Historiquement, la banlieue a constitué "l'espace servant" de Paris. C'est là que se sont construits les logements des travailleurs – faubourgs puis grands ensembles – ; que se sont implantés les grands équipements consommateurs d'espace (les ports et les aérodromes, les cimetières, les asiles psychiatriques, plus récemment les prisons) ; que se sont installées les activités de moindre valeur économique (services annexes des entreprises ou administrations...).

Entièrement tournée vers Paris, elle s'est urbanisée sans règles et au moindre coût. De ce développement souvent anarchique sont nées des insuffisances dans le domaine des équipements (qui vont croissant quand on s'éloigne vers la périphérie), des carences en espaces verts plus fréquentes encore que dans Paris, une médiocre qualité des espaces bâtis ou encore des incohérences dans le réseau de transports en commun, le réseau métropolitain ne dépassant pas à l'origine les limites de Paris.

Néanmoins ce bilan, assez négatif pour la banlieue considérée dans son ensemble, doit être nuancé, on le verra plus loin, pour certaines des zones les plus proches de Paris et pour la zone résidentielle.

Enfin, les limites de Paris ayant cessé, il y a environ un siècle, de s'étendre pour suivre le développement de l'agglomération, la dépendance de la banlieue a été favorisée par le morcellement politique et administratif qui en est résulté. En effet, ce fractionnement des "faubourgs" n'était pas de nature, face à l'entité parisienne, à favoriser un développement harmonieux et équilibré de l'ensemble (fig. 8).

### **2 - LES DÉSÉQUILIBRES INTERNES A LA BANLIEUE**

Jusqu'à une date récente, l'ensemble des emplois de la région d'Île-de-France était pour l'essentiel concentré à Paris et dans la proche banlieue, prolongée par deux pôles de concentration industrielle liés au fleuve (Seine amont et Seine aval). Il en résultait une relative adéquation, tant dans les quartiers périphériques de Paris qu'en banlieue entre l'habitat et l'emploi ; et même si certains déséquilibres pouvaient apparaître, ils étaient de faible ampleur et facilement compensés, du moins dans Paris, grâce à un réseau de transport en commun très dense.

L'explosion démographique et l'expansion économique de l'après-guerre ont entraîné des modifications dans la répartition des emplois et de l'habitat : augmentation rapide du nombre des emplois tertiaires qui se concentrent de plus en plus vers l'ouest de Paris, débordant en banlieue (la Défense) ; désindustrialisation poussée des arrondissement périphériques de Paris, à l'ouest, au sud,



puis à l'est, se prolongeant vers les communes de banlieue (à l'ouest et au sud) ; augmentation importante de la population totale en région d'Île-de-France ; départ vers la banlieue des catégories sociales les moins aisées (ouvriers, employés...) remplacées dans Paris par des catégories plus favorisées (cadres).

De ce double mouvement des emplois vers l'ouest et de la population modeste vers l'est résulte un déséquilibre qui s'aggrave, et qui est accentué par l'allongement des déplacements et par les difficultés du réseau de transports en commun à les assurer quotidiennement dans les meilleures conditions.

### **3 - LES DIFFÉRENTS ESPACES DE LA BANLIEUE**

On trouve dans la banlieue trois grands types d'urbanisation qui correspondent sensiblement aux trois phases historiques de son développement et que distingue la figure 7 "Paris et la première couronne – le diagnostic" : une zone proche, la plus ancienne (à l'intérieur du cerné) ; une zone résidentielle d'habitat pavillonnaire (en jaune, hachures fines ; et une zone intermédiaire récente (en brun très clair), correspondant au remplissage des vides qui avaient subsisté.

#### **a) La proche banlieue**

Elle se caractérise par un tissu aggloméré de rues et d'alignements commerciaux assez voisin du tissu parisien qu'il continue (avec des densités moindres). Sur le plan démographique, cette zone suit d'ailleurs une évolution parallèle à celle de la capitale ; la plupart des communes y comptent moins d'habitants aujourd'hui qu'en 1968. Les liaisons avec Paris sont relativement aisées, grâce à la présence d'axes de pénétration, au prolongement de certaines lignes de métro, et à un réseau d'autobus assez dense.

A la différence toutefois de Paris, cette zone comporte encore de nombreuses activités secondaires, disséminées dans un tissu mixte habitat-industrie, ou concentrées dans des zones industrielles.

Les problèmes les plus importants y sont l'absence de terrains libres et le niveau élevé des valeurs foncières, qui rendent très difficile toute opération de rénovation et d'équipement. Ceci est d'autant plus grave qu'une bonne partie du parc de logement est vétuste ou sans confort, que les grands équipements font très souvent défaut, que les espaces verts sont quasiment absents et que d'importants aménagements seraient nécessaires pour réduire les nuisances dues aux différents flux de transports, et notamment à la circulation de transit.

Une autre caractéristique de la zone proche est la forte proportion de la population étrangère, liée à la proximité des emplois secondaires et aux possibilités offertes par l'existence de logements vétustes.

Enfin, la désindustrialisation, très avancée à l'ouest où elle est compensée par un dynamisme nouveau du secteur tertiaire, et largement entamée à l'est sans contrepartie suffisante, est à l'origine d'un déséquilibre d'autant plus vivement ressenti que le réseau de communication entre banlieues est pratiquement inexistant.



Toutefois, comme à l'intérieur de Paris, on peut distinguer au sein de cette zone, en fonction de leurs possibilités de mutation, elles-mêmes liées au type actuel du tissu urbain et à l'évolution prévisible des quartiers correspondants de Paris, différents secteurs :

- un secteur "stabilisé" (jaune, hachures larges) dont les formes actuelles ne pourront se modifier profondément (essentiellement quartiers proches des bois de Vincennes et de Boulogne) ;
- un secteur où les mutations récentes, encore qu'elles aient été le plus souvent ponctuelles, laissent prévoir une forte pression du marché immobilier (logements, bureaux) surtout à l'ouest, et dans une moindre mesure au sud (en hachures marron clair) ;
- des secteurs (en hachures marron foncé), où l'activité de ce marché demeure jusqu'à présent limitée, mais qui sont prédisposés à l'importantes mutations dans l'avenir (désindustrialisation, densification physique) compte tenu de leur type d'urbanisation, ceci principalement au nord et à l'est.

### **b - La zone résidentielle à dominante pavillonnaire**

C'est une zone offrant un cadre de vie de bonne qualité en raison de la prépondérance de l'habitat pavillonnaire (même si quelques grands ensembles y sont inclus) et de l'agrément des sites en général : abords des forêts de l'Ouest (Saint-Cloud, Meudon), côtes boisées du Raincy à l'est, boucles de la Marne, etc. Si elle comprend parfois des quartiers à forte densité – dont le développement explique sans doute pour une large part la poursuite de la croissance démographique observée dans cette zone –, le caractère résidentiel en est toujours marqué.

Néanmoins, des problèmes se posent, dont les plus préoccupants sont un net sous-équipement et une insuffisance générale des services, tandis que des menaces pèsent sur la qualité du cadre bâti du fait du développement des infrastructures et de la densification en immeubles collectifs.

### **c) La zone intermédiaire**

Elle se définit essentiellement par l'incohérence du tissu et l'absence de "lisibilité" de la structure urbaine, en raison d'un processus d'urbanisation consistant principalement dans le remplissage par des immeubles collectifs "grands ensembles" des vides subsistant entre les zones pavillonnaires. Cette zone continue à connaître une urbanisation rapide et le rythme de croissance démographique y reste extrêmement élevé.

Ce mode d'urbanisation a conduit à des déséquilibres marqués entre la fonction résidentielle et les autres fonctions urbaines (emplois, services), à une grave carence en équipements (transports en commun, espaces verts, équipements socio-culturels), à une dégradation progressive de la structure ancienne et notamment des vieux centres noyés dans la marée des grands ensembles.

C'est jusqu'à présent cette zone qui a bénéficié en priorité des actions régionales les plus importantes.



## 2 - Commentaire de la carte

A l'échelle où elle se situe, la carte de synthèse ne pouvait traiter l'ensemble de la zone urbanisée que comme une zone unique.

En réalité, la situation de la banlieue exige une action plus diversifiée et c'est en fonction des caractères originaux des différents types d'urbanisation que l'on y rencontre que doivent être précisés les moyens de réaliser deux des finalités du parti d'aménagement qui la concernent principalement :

1. "Améliorer le milieu et les conditions de vie des habitants de la région", puisque le vieillissement du patrimoine bâti, la carence en équipements, la dégradation du milieu sont particulièrement sensibles en banlieue, avec des nuances selon les secteurs.

2. "Permettre l'organisation et l'adaptation de l'appareil économique régional dans ses fonctions de production et de commandement", puisque la banlieue doit participer pour une bonne part à la réorganisation de cet appareil économique.

C'est ainsi que la carte propose trois types d'évolution de l'espace urbanisé, dont les deux premiers sont les corollaires des principes d'aménagement retenus pour Paris intra-muros.

### 1 - MAINTIEN ET VALORISATION DU PATRIMOINE BATI DANS SES FORMES ET SES FONCTIONS ACTUELLES

Cette orientation, qui vise le centre et l'Ouest de Paris (figurés en jaune uni), s'applique pour la banlieue :

- aux secteurs résidentiels de moyenne et forte densité prolongeant les quartiers parisiens de même caractère : Neuilly, Boulogne à l'ouest, Vincennes, Saint-Mandé à l'est (jaune, hachures larges) ;
- aux secteurs de faibles densité où l'habitat pavillonnaire est prépondérant, (jaune, hachures fines).

Les actions d'aménagement sur ces secteurs viseront :

- au contrôle rigoureux de la densification du bâti (on veillera en particulier à freiner toute extension de l'habitat collectif dans les zones pavillonnaires) ;
- à l'adaptation des centres anciens par la réhabilitation plutôt que par la rénovation (avec des équipements de service suffisamment développés) ;
- à la protection des sites et des boisements en assurant notamment la sauvegarde des zones d'habitat pavillonnaire boisé (côteaux, corniches, rives) et en imposant un traitement paysager des infrastructures nouvelles.



## **2 - RENOUVELLEMENT DE L'HABITAT ALLANT DE PAIR AVEC LE MAINTIEN DES ÉQUILIBRES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX A L'INTÉRIEUR DES STRUCTURES URBAINES EXISTANTES**

Pour Paris, cette orientation concerne les quartiers périphériques, ainsi que les quartiers industriels et artisanaux du centre Est (figurés en brun uni).

En banlieue proche (brun, hachures larges), le parti d'aménagement régional limite les grandes opérations publiques, puisque les pôles restructurateurs ont été localisés en retrait, à la frontière de la zone urbaine dense et des espaces pavillonnaires, le long de l'autoroute A 86.

En banlieue – comme à Paris – il importe d'éviter tout bouleversement socio-économique à l'occasion du renouvellement du parc bâti, et donc de se limiter à des actions locales, associant réhabilitation et rénovation. L'action d'amélioration de l'habitat devra, comme à Paris, être menée avec le souci de limiter le dépeuplement des quartiers correspondants en retenant sur place la grande majorité des habitants et en maintenant la vie et le caractère de ces quartiers. Des densifications locales modérées, tirant parti de la proximité des emplois de Paris et des prolongements du réseau de transport, notamment du métro, ne devraient pas être systématiquement exclues.

En cohérence avec cette action générale de renouvellement du patrimoine bâti, la politique d'aménagement consistera à :

- mettre en place des centres secondaires de niveau intermédiaire entre les pôles restructurateurs et les centres communaux (50 000 à 100 000 habitants), en s'appuyant sur les centres de services existants à vocation intercommunale : Bagnole, Montreuil, Boulogne, Ivry, Vincennes ;
- aménager pour en réduire les nuisances les axes sur lesquels sont souvent réparties les fonctions de service et d'échange. Le report du trafic de transit sur la voirie rapide à développer, des travaux propres à favoriser l'animation (élargissement des trottoirs, aires plantées) permettront de rendre à ces axes une fonction véritablement urbaine. C'est ainsi que pourraient être traitées la route de la Reine à Boulogne, la Nationale 20, etc ;
- saisir des opportunités foncières pour permettre la création d'équipements, notamment d'espaces verts et de terrains de sport, c'est-à-dire acquérir les espaces encore libres, ou libérés par la désindustrialisation, comme, par exemple, le secteur B 3 de l'E.P.A.D. ou le terrain des Tartres à Saint-Denis ;
- améliorer les transports : le réseau de transports en commun devra être développé, en particulier par le prolongement des lignes de métro et la mise en place progressive de liaisons entre banlieues et de rabattements sur les axes radiaux conduisant, à plus long terme, à la réalisation d'une véritable rocade de transport en commun en site propre ;
- rénover les infrastructures industrielles du Nord et du Sud-Est. Les tissus mixtes (surimpression de petits losanges violets), présentant un assez bon équilibre actifs-emplois, devront être sauvegardés, notamment à Montreuil, Pantin, Saint-Ouen, Clichy, Suresnes, Boulogne, Montrouge, etc.



### **3 - MISE EN PLACE DE NOUVELLES STRUCTURES URBAINES : CENTRES DE SERVICES ET D'EMPLOI, INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Cette orientation concerne le reste de la banlieue urbanisée (en bistre uni), zone intermédiaire dont on a déjà souligné le manque de cohérence, le développement anarchique et le grave déficit en équipements. La politique d'aménagement s'y fonde principalement sur :

- les pôles restructurateurs (figurés par de grands carrés noirs) destinés à rompre le monocentrisme de la région d'Ile-de-France et à donner une vie propre aux différents secteurs de la banlieue : Vélizy, Rungis, Créteil, Rosny, Bobigny, la Défense, auxquels s'ajoutent les centres anciens de Versailles et de Saint-Denis, et la zone d'emplois le Bourget-Roissy (autoroute A 1). Ces centres, dont certains approchent déjà de leur optimum, doivent devenir de véritables pôles d'attraction tant en ce qui concerne le travail que les autres activités quotidiennes.

C'est autour d'eux que doit être organisée l'implantation des grands équipements, et c'est principalement en fonction d'eux que doivent être conçues les infrastructures de transport.

- les infrastructures de transport de rocade. De manière générale, le réseau de transports en commun doit être amélioré, et des liaisons entre banlieues, pratiquement inexistantes à l'heure actuelle, mises en place. La priorité sera donnée aux liaisons de rocade (routes et transports en commun), notamment celles desservant les pôles restructurateurs. En outre, le prolongement des lignes de métro jusqu'à ces dernières améliorera leur position sur le marché des bureaux.

Mener à leur terme les pôles restructurateurs, créer une structure urbaine locale, mettre en place un réseau de transport cohérent : de ces trois éléments dépend la possibilité d'améliorer la fonction résidentielle de cette zone. Il ne s'agit pas pour autant, bien au contraire, d'abandonner toute action de valorisation du patrimoine (en particulier dans les centres secondaires [1]) ; mais l'orientation générale doit être plutôt celle de la sauvegarde et de l'amélioration de la fonction résidentielle – dont on sait maintenant qu'elle peut être menacée non seulement à Paris mais également en banlieue – et de la réservation des derniers espaces libres en vue de la réalisation d'équipements.

(1) Les pôles secondaires, dont le développement doit permettre de créer une structure locale, de diversifier les fonctions urbaines et de résorber les carences en équipements, sont figurés sur la carte en carrés noirs.



Les orientations qui viennent d'être définies, et qui marquent une nette similitude entre les préoccupations concernant Paris et celles tenant à la banlieue, constituent, dans la perspective nouvelle de la restructuration du tissu urbain existant et du contrôle de son évolution, un des apports marquants du parti général d'aménagement par rapport aux principes retenus en 1965.

Ces orientations visent à remédier à des déséquilibres globaux – entre Paris et la banlieue, entre l'Est et l'Ouest de celle-ci – qui ne peuvent être appréhendés dans le cadre de documents d'urbanisme intercommunaux et pour lesquels le schéma directeur régional se devait d'esquisser des solutions.

Celles-ci auront naturellement à être précisées dans le cadre des S.D.A.U. et des P.O.S. La planification spatiale de la banlieue sera aussi définie au travers d'une trentaine de S.D.A.U. intéressant en moyenne chacun 200 000 habitants et quelques milliers d'hectares. Et cela en regard d'un seul S.D.A.U. pour Paris et ses 2,3 millions d'habitants.

C'est pourquoi, il est suggéré, bien que l'élaboration d'un tel document ne résulte pas des textes et ne constitue pas une obligation juridique précise, que soit mis au point dans chaque département un programme d'aménagement à moyen terme pouvant servir de cadre commun à la préparation des S.D.A.U.



## Chapitre 2

# Commentaire des cartes « transports »

Domaine privilégié de mise en œuvre du schéma directeur, les transports constituent pour la région d'Ile-de-France un problème d'une dimension particulière. Celle-ci tient à la conjonction de trois éléments :

– **la nature et l'acuité des problèmes actuels** : La durée des transports, en particulier pour les migrations domicile/travail, qui tend à absorber la réduction du temps de travail, et qui résulte à la fois de la dispersion croissante de l'habitat et de la concentration des emplois dans Paris, et de la congestion du système de transports. La saturation de la voirie à Paris et en proche banlieue, qui rend incertaine la durée des déplacements en zone dense et entrave le fonctionnement satisfaisant des transports en commun de surface. Le caractère récent de la modernisation du réseau, qui n'a pu encore compenser le retard accumulé pendant des décennies et qui fait apparaître le monde des transports comme n'ayant pas évolué au même rythme que les autres composantes de la vie urbaine.

– **les perspectives d'évolution du nombre des déplacements.** En 2000, pour une population de l'ordre de 12 millions, le nombre des déplacements quotidiens par personne sera de l'ordre de 2 à 2,5 au lieu de 1,8 actuellement. En outre cette population sera répartie, et d'une façon différente d'aujourd'hui, sur un espace double de celui actuellement urbanisé. De ce fait, non seulement les distances augmentent, mais l'évolution des formes urbaines (par exemple la spécialisation de zones consacrées à telle ou telle fonction) renforce la tendance à l'accroissement du nombre de déplacements, en particulier de ceux autres que les migrations domicile/travail.

Toutefois, si l'effet de ces différents éléments est certain, la mesure des flux qui en résulteront demeure imprécise, et les estimations pour 1985-1990, qui figurent dans le tableau ci-après, constituent plus des hypothèses de travail que des prévisions à proprement parler.

Déplacements quotidiens motorisés (en millions)	1973	Estimation 1985-1990	Variation 1973-1985
Paris-Paris .....	3,7	3 à 3,7	— 20 - 0 %
Paris-Banlieue et vice-versa .....	3,7	4,5 à 5,3	+ 20 - 40 %
Banlieue-Banlieue .....	9,6	12 à 14	+ 25 - 50 %

– **l'importance décisive des transports comme élément de cadre de vie.**

Indépendamment des perspectives de l'évolution du trafic, la dimension qualitative du problème des transports ne fera que s'accroître. Les exigences des usagers, notamment des usagers des transports en commun, se feront de plus en plus pressantes. Elles porteront sur la fréquence, la vitesse et la commodité des déplacements, qu'il faudra améliorer par un confort accru, un cadre adapté à notre époque, une information à la fois pratique et régulière, un meilleur équipement des stations et l'aménagement des correspondances.

C'est en prenant en compte l'ensemble de ces éléments que doit être fixée la place des transports dans le parti d'aménagement.



# **A - LES TRANSPORTS ET LE PARTI D'AMÉNAGEMENT**

## **1 - Les principes**

Le dessin d'un réseau de transport peut constituer à lui seul un parti d'aménagement, l'urbanisation étant alors commandée par le tracé des lignes. L'une des idées maîtresses du schéma de 1965 était, au contraire, d'organiser le système des transports en fonction d'objectifs d'aménagement préalablement fixés et d'en faire l'un des instruments principaux pour atteindre ceux-ci. Un tel choix conserve aujourd'hui toute sa valeur ; aussi les principes qui commandent l'organisation des transports demeurent-ils pour l'essentiel ceux de 1965, précisés et complétés par la politique définie par le plan global des transports, établi en 1971 par les instances régionales.

### **a) Assurer l'unité de la région urbaine**

La taille de l'agglomération parisienne et son poids économique impliquent l'existence d'un système d'infrastructures de transport assurant l'unité de la région, en permettant les déplacements rapides de personnes entre ses différentes parties et en facilitant les échanges intra-régionaux.

Le schéma directeur propose en ce sens l'organisation d'un réseau régional rapide de transports en commun en site propre, et d'un réseau routier maillé assurant l'ensemble des relations entre les différents secteurs de la région. Ces réseaux doivent, par leur structure, contribuer à atténuer la dépendance vis-à-vis de Paris du reste de la région et à développer, au sein de celle-ci, des solidarités nouvelles.

### **b) Contribuer au polycentrisme en reliant entre eux de façon privilégiée les centres urbains de la région**

Le réseau de transport étant conçu en fonction du parti d'aménagement, les pôles urbains traditionnels ou nouveaux qui en constituent l'armature doivent être reliés entre eux par de puissantes liaisons à caractère régional.

Pour les transports en commun, l'ossature essentielle est le réseau express régional interconnecté. Il complète en direction des zones d'urbanisation nouvelles le système de desserte à longue distance que constituent les faisceaux S.N.C.F. et organise des liaisons rapides entre Paris, les aéroports et les villes nouvelles.

Toutefois – et c'est en cela que ce système diffère de celui proposé en 1965 – ont été substituées à certains projets envisagés antérieurement des solutions reposant sur une exploitation plus intensive des infrastructures existantes. C'est ainsi que :

- la liaison des lignes R.A.T.P. de métropolitain n° 13 et n° 14 à Invalides qui seront respectivement prolongées en direction de Stains et Vélizy, constituera un premier axe nord-sud ;
- sera réalisée au Chatelet et à la gare du Nord l'interconnexion de la ligne de Sceaux et des lignes S.N.C.F. nord et sud-est.



Associées aux deux liaisons régionales est-ouest, qui relieront respectivement Cergy à Marne-la-Vallée par le tronçon central du R.E.R. est-ouest, et Saint-Quentin-en-Yvelines à Juvisy (une fois réalisée la jonction gare d'Orsay-Invalides), ces infrastructures apporteront une amélioration sensible du niveau de service dans les liaisons vers Paris.

Le fonctionnement harmonieux d'une grande agglomération implique aussi l'existence d'un **réseau minimum de grande voirie**. Développer la construction de grandes rocades (A 86 et A 87), limiter le nombre des radiales convergeant vers Paris à ce que peuvent absorber le périphérique et la voirie parisienne, tout en assurant des liaisons privilégiées entre les Villes Nouvelles et la capitale, constituent à cet égard les données essentielles de la politique d'équipement routier de la région.

Les grandes infrastructures en zone urbaine sont particulièrement coûteuses. D'où la nécessité d'une politique d'exploitation rationnelle de la voirie, qui réponde à la fois aux besoins des usagers et à l'exigence d'une sécurité accrue : elle se traduit par la définition d'un "réseau régional contrôlé". Celui-ci comportera les voies les plus importantes de la région pour les déplacements en transports en commun et en voiture particulière. L'exploitation globale de ce réseau régional aura pour objet d'améliorer les conditions de déplacement de personnes et de transport de marchandises en respectant les priorités entre les différents usages de la voirie définies par le plan global des transports. Pour le reste du réseau seront établis au niveau local des "plans de circulation" articulés sur la trame régionale.

### **c) Assurer une complémentarité entre les différents modes de transport**

Une bonne organisation du système de transport suppose que l'on choisisse, pour chaque type de déplacement, la solution collectivement la plus efficace. En effet, une grande agglomération ne peut assurer à chaque citoyen la liberté totale de choix du mode de transport, pour qu'il puisse garder une liberté de choix relative, sinon totale, dans d'autres domaines, jugés plus fondamentaux, tel le choix de l'emploi ou de la résidence.

Ceci conduit à affirmer le principe d'une complémentarité entre les divers modes de transport, concrétisée dans les propositions du plan global des transports, et qui revêt plusieurs aspects :

- coordination des investissements,
- exploitation des réseaux, conçue d'une façon globale,
- aménagement commode des ruptures de charge : voiture-transport en commun (parcs de liaison), divers modes de transport en commun entre eux (gares routières et ferrées, gares S.N.C.F. et stations R.A.T.P., etc).

### **d) Reconnaître une réelle priorité aux transports en commun**

Les contraintes propres à une très grande agglomération, qui rendent nécessaire la complémentarité entre modes de transport, conduisent de la même manière à affirmer la priorité des transports en commun. Celle-ci doit être particulièrement nette :

- pour les déplacements dans Paris et entre Paris et la proche banlieue,
- pour les migrations alternantes radiales entre Paris et la grande banlieue,
- pour la desserte interne des villes nouvelles.





LES RELATIONS ENTRE LES VILLES NOUVELLES ET PARIS  
PAR TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE

Fig. 10





Elle doit être plus nuancée pour les déplacements de banlieue à banlieue, pour lesquels l'automobile restera le moyen de transport prépondérant. Toutefois, l'usage de celle-ci devra être complété par les transports collectifs qui sont seuls en mesure d'assurer les déplacements d'une partie des habitants qui ne disposent pas d'une voiture particulière. Dans l'avenir, ces transports offriront, si des restrictions devaient être apportées, de façon locale ou sélective, à l'usage de l'automobile, une solution de rechange qui rendrait ces restrictions supportables. Ils devront pouvoir également faire face à la croissance ultérieure des déplacements de banlieue à banlieue.

## 2 - L'organisation des transports de voyageurs

Le schéma proposé et illustré par les figures numéros 9 à 15 doit permettre de répondre à quatre objectifs :

- a) assurer le développement des villes nouvelles,
- b) faciliter les relations entre les principaux centres urbains autres que Paris
- c) réorganiser les transports dans la zone centrale
- d) permettre l'insertion du système régional de transport dans le réseau national et international.

### a) Assurer le développement des Villes Nouvelles

L'un des objectifs du parti d'aménagement est de promouvoir le rayonnement des villes nouvelles au-delà de leur périmètre, sur la population qui réside dans leur zone d'influence.

Dans un premier temps, la réalisation d'infrastructures les reliant à Paris est une condition nécessaire du desserrement et de l'implantation des activités : des liaisons routières de qualité doivent être assurées entre le centre des villes nouvelles et Paris, notamment le quartier des ministères, le quartier des affaires et son prolongement vers la Défense.

Mais, simultanément, l'importance des flux de transport engendrés par ces extensions nouvelles et les possibilités limitées de stationnement en zone dense imposent la réalisation de liaisons rapides et confortables de transport en commun conduisant à des points d'accès diversifiés dans Paris.

Les figures 9 et 10 indiquent les grandes liaisons proposées entre Paris et les villes nouvelles, pour les routes et les transports en commun, que résume le tableau suivant :

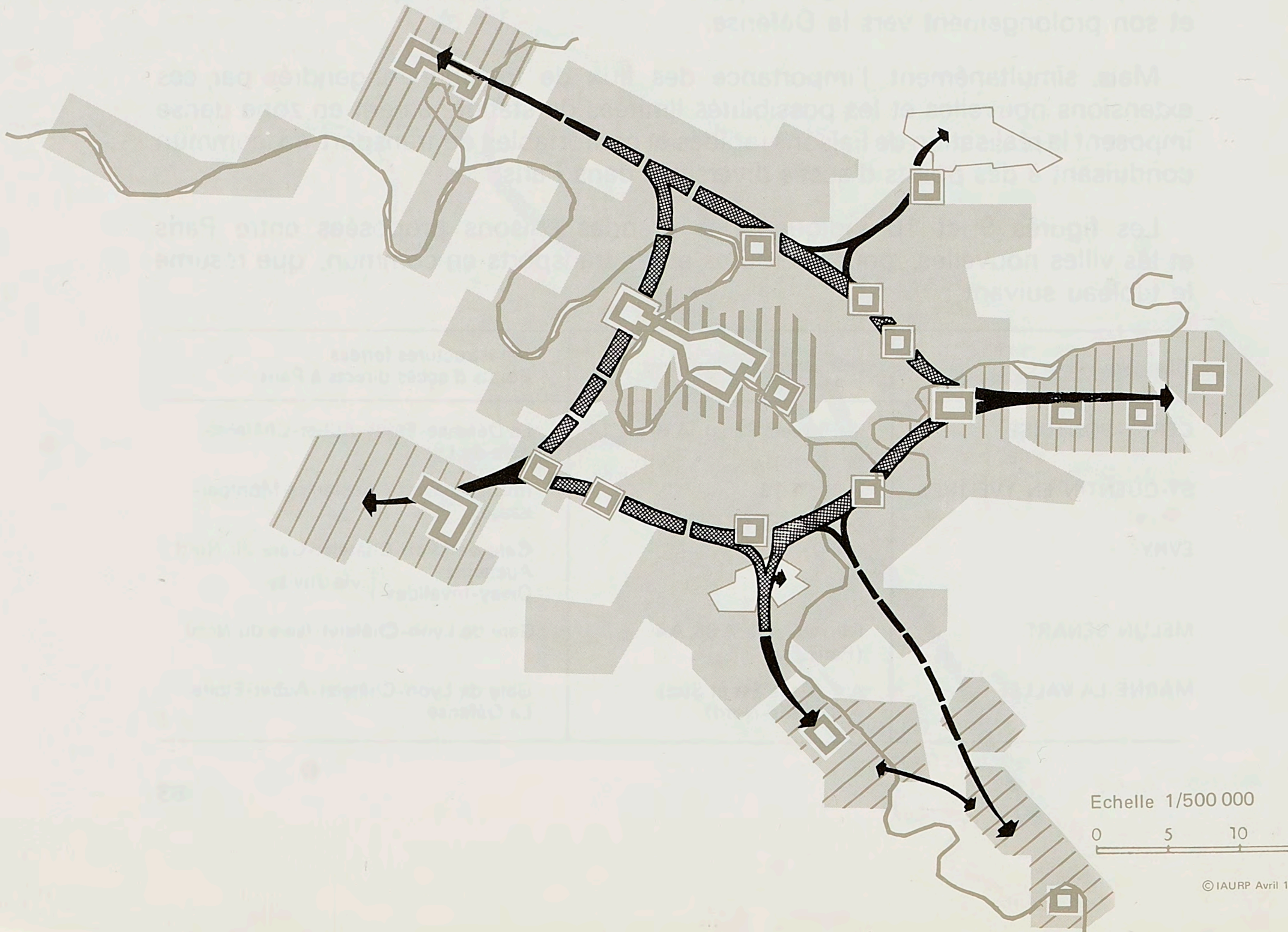
Villes Nouvelles	Infrastructures routières	Infrastructures ferrées. Points d'accès directs à Paris
CERGY-PONTOISE	A 15 (vers Paris), A 88, A 14	Le Défense-Etoile-Auber-Châtelet-gare de Lyon.
ST-QUENTIN-EN-YVELINES	A 12, A 13	Invalides-Orsay-Austerlitz-Montparnasse.
EVRY	A 6	Gare de Lyon-Châtelet-Gare du Nord Austerlitz } Orsay-Invalides } via Juvisy
MELUN-SENART	F 5, A 87, B 5, A 86, A 4 (Paris Est)	Gare de Lyon-Châtelet-Gare du Nord
MARNE-LA VALLEE	A 4 (Paris Est et Sud) A 3 (Paris-Nord)	Gare de Lyon-Châtelet-Auber-Etoile-La Défense





LES RELATIONS ENTRE LES PRINCIPAUX CENTRES URBAINS (autres que Paris)  
PAR TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE

Fig. 12





De telles liaisons, qui manifestent la dépendance inévitable des villes nouvelles, dans leur phase de démarrage, vis-à-vis de Paris, ne sauraient, à elles seules, suffire à garantir la réussite de celles-ci.

## **b) Faciliter les relations entre les principaux centres urbains autres que Paris (villes nouvelles et pôles restructurateurs notamment)**

La réalisation de liaisons efficaces entre les villes nouvelles et les grands pôles économiques de la banlieue s'impose pour deux raisons essentielles :

- Pôles d'activité importants, les villes nouvelles sont solidaires des centres économiques régionaux (relations d'affaires, circulation des informations et des marchandises).
- L'équilibre habitat/emploi que l'on devra y réaliser n'évitera pas qu'une partie importante de leur population active travaille à Paris ou en banlieue. Réciproquement, des flux de déplacements, issus principalement des zones périphériques de l'agglomération, s'orienteront vers les emplois et les services qu'elles offriront.

Pour ces deux raisons, il est indispensable de bien "ancrer" les villes nouvelles dans leur zone d'influence et de constituer ainsi des ensembles convenablement desservis et capables d'attirer les habitants et les entreprises.

La figure 11 illustre le principe des **liaisons routières** entre les pôles économiques principaux de la banlieue (zone d'emploi des Hauts-de-Seine - zones d'activités des aéroports - vallée de la Seine - Rungis - Vélizy - etc.) et met en évidence une fonction importante de l'autoroute A 87. Tandis que A 86 à l'Ouest permet l'accès à la zone de la Défense la rocade A 87 doit drainer le trafic amené par les autoroutes radiales partant des villes nouvelles et le redistribuer sur l'ensemble des radiales intérieures conduisant aux pôles d'emplois et de services de la proche banlieue.

Le développement des déplacements à l'intérieur de la banlieue nécessite que soient assurés, parallèlement à la construction des rocades autoroutières, des services de **transports en commun** entre les pôles de banlieue et les villes nouvelles.

La figure 12 "transports en commun" propose trois liaisons tangentielles :

- A l'ouest : Cergy - Vallée de Montmorency - la Défense - Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines. Cette liaison est destinée principalement à relier la zone urbanisée de la Vallée de Montmorency, ainsi que le secteur de Trappes - Versailles, aux zones d'emploi des Hauts-de-Seine et en particulier au pôle de la Défense.
- Au nord : Cergy-Pontoise - vallée de Montmorency - Le Bourget - Bobigny - Marne-la-Vallée. Les relations entre cette liaison tangentielle et le réseau radial faciliteront l'accès aux emplois de la banlieue nord et permettront la desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle par les transports en commun.



Utilisant des tronçons de lignes de la S.N.C.F. – banlieue et de la voie ferrée de grande ceinture, ces deux liaisons se développeront pour l'essentiel (1) grâce à l'aménagement des infrastructures en site propre existantes, et à leur ouverture progressive au transport de voyageurs.

- Au sud : Versailles – Vélizy – Rungis (et l'antenne vers Orly et Evry) – Créteil – Marne-la-Vallée. Cette liaison tangentielle sud ne suit en revanche aucun tracé d'infrastructure de transport en site propre existante. Elle marque une volonté d'aménagement à long terme des relations entre les centres d'emplois et de services du sud de la région. Au départ, elle sera formée d'une succession de lignes tangentielles (autobus ou transport en site propre à faible capacité) permettant le rabattement du trafic sur les pôles d'emploi et de services de banlieue ou sur les axes radiaux de transport en commun. Lorsque le trafic le justifiera, et que se développeront en même temps les déplacements à moyenne distance entre pôles, une ligne continue de transport en commun en site propre pourra être mise en place.

### **c) Réorganiser les transports dans la zone centrale**

Les mutations qu'ont connues au cours de la décennie écoulée Paris et la proche banlieue font apparaître la nécessité d'une restructuration des réseaux de transports dans cette partie de l'agglomération.

#### **1 - Paris**

L'existence d'une trame serrée de transports en commun en site propre (métro), et de transports collectifs de surface (autobus) assure à l'ensemble de la population de Paris un niveau de service élevé en terme de fréquence et de durée des déplacements.

La politique préconisée est donc d'assurer **la promotion des transports en commun**, ce qui suppose :

- sur le plan de l'équipement, outre les éléments, déjà mentionnés, du réseau régional (achèvement du tronçon central du R.E.R., liaison Invalides-Orsay, liaison des lignes de métro n<sup>os</sup> 13 et 14, liaison Châtelet-gare du Nord) la réalisation d'aménagements complémentaires du réseau métropolitain (2) et le développement des services d'autobus empruntant des couloirs réservés.
- s'agissant des conditions de transport, la modernisation des lignes et du matériel roulant, et l'amélioration des fréquences.

Ceci devrait permettre de réduire, à l'heure de pointe, le nombre des voyageurs du métro sur les sections de lignes les plus chargées à moins de 5 personnes au m<sup>2</sup>, et d'améliorer la vitesse moyenne commerciale des autobus, de façon à transformer progressivement l'image de marque des transports collectifs dans l'opinion publique.

(1) Ces nouvelles liaisons devront tenir compte des exploitations du réseau S.N.C.F. actuel (marchandises, voyageurs) nécessaires à la vie économique de la région d'Ile-de-France. C'est pourquoi elles nécessiteront souvent des aménagements de l'infrastructure existante, dont le coût ne doit pas être sous-estimé.

(2) Déviation de la ligne n<sup>o</sup> 5 par la gare de Lyon, débranchement de la ligne n<sup>o</sup> 8 vers la gare de Lyon, prolongement de la ligne n<sup>o</sup> 10 vers le XIII<sup>e</sup> arrondissement, réalisation d'une liaison entre la gare Saint-Lazare et la gare du Nord, remise en service de la totalité de la petite ceinture SNCF, à l'exception du tronçon gare d'Auteuil - Boulevard Victor, démolie dans les années 50.



La complémentarité des modes de transport implique dans Paris une politique de la voirie et du stationnement qui limite l'usage de la voiture particulière et prenne en compte :

- l'impossibilité d'améliorer dans des proportions sensibles les caractéristiques du réseau de voirie actuel par une politique de grands investissements qui accentuerait encore les atteintes au cadre urbain existant ;
- les difficultés de stationnement dans la capitale : 140 000 places environ sont occupées en moyenne par un stationnement illicite qui constitue une entrave au bon fonctionnement du réseau de voirie et une nuisance pour les riverains ;
- la possibilité pour les transports en commun d'offrir à un coût moindre une capacité renforcée pour faire face aux besoins de déplacement futurs et attirer dans les années qui viennent une partie des usagers actuels de la voiture particulière.

Cette politique conduit :

- à envisager une sévère limitation du stationnement de longue durée, lié aux migrations quotidiennes. Ceci aura pour complément nécessaire la création de parcs de liaison en grande banlieue, où pourront se rabattre en automobile les migrants résidant dans les zones d'habitat éloignées des grands axes radiaux de transports en commun ;
- à renoncer à toute nouvelle opération lourde d'aménagement autoroutier à l'intérieur du périphérique et à certains tronçons d'autoroutes radiales prévus en 1965 et situés entre A 86 et le périphérique. Il s'agit de : A 18 - F 13 - F 14 - B 15 - B 1 - A 16 - A 17 - A 5 et A 10.

Cela ne signifie pas que Paris doive devenir une enceinte protégée, coupée du reste de l'agglomération par le périphérique. Le plan de circulation qui sera établi pour la capitale, en fonction des orientations ci-dessus, mettra en évidence un réseau principal, constituant une partie du "réseau régional contrôlé", et dont l'exploitation permettra de séparer les déplacements à moyenne distance entre Paris et la banlieue de la circulation locale.

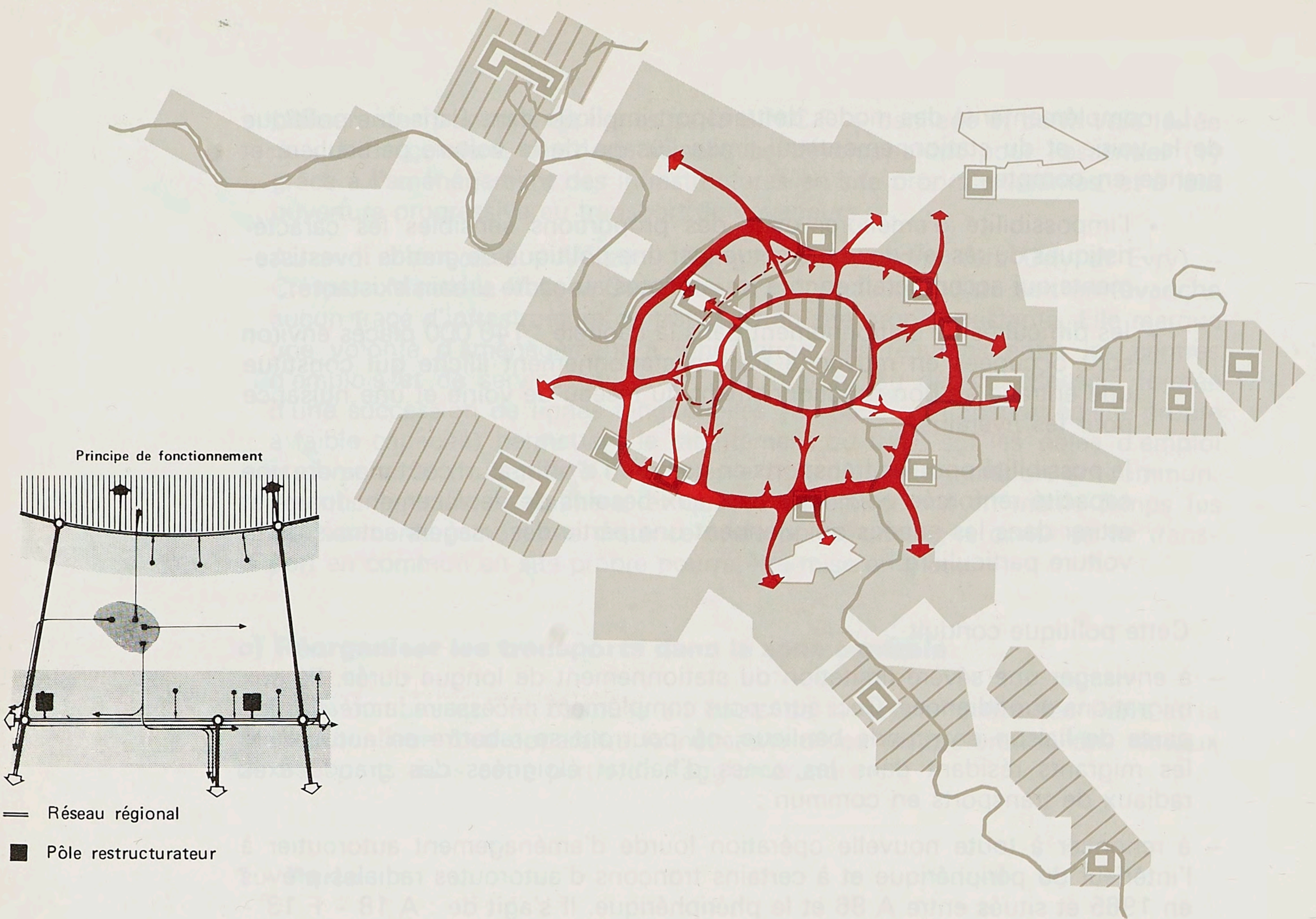
## **2 - La proche banlieue**

La proche banlieue, aujourd'hui très inégalement desservie par les réseaux ferrés S.N.C.F. et R.A.T.P., connaît des conditions de transport difficiles du fait de la congestion de la voirie, qui pénalise les transports collectifs de surface. Cette situation, ainsi que l'importance des flux de transport qui intéresseront cette zone, conduit à y favoriser le développement des transports en commun, en particulier en site propre, et à y aménager les réseaux de voirie pour rendre à ces derniers une fonction urbaine locale.

En ce qui concerne les transports en commun (cf. figure 14), les lignes du métropolitain seront prolongées :

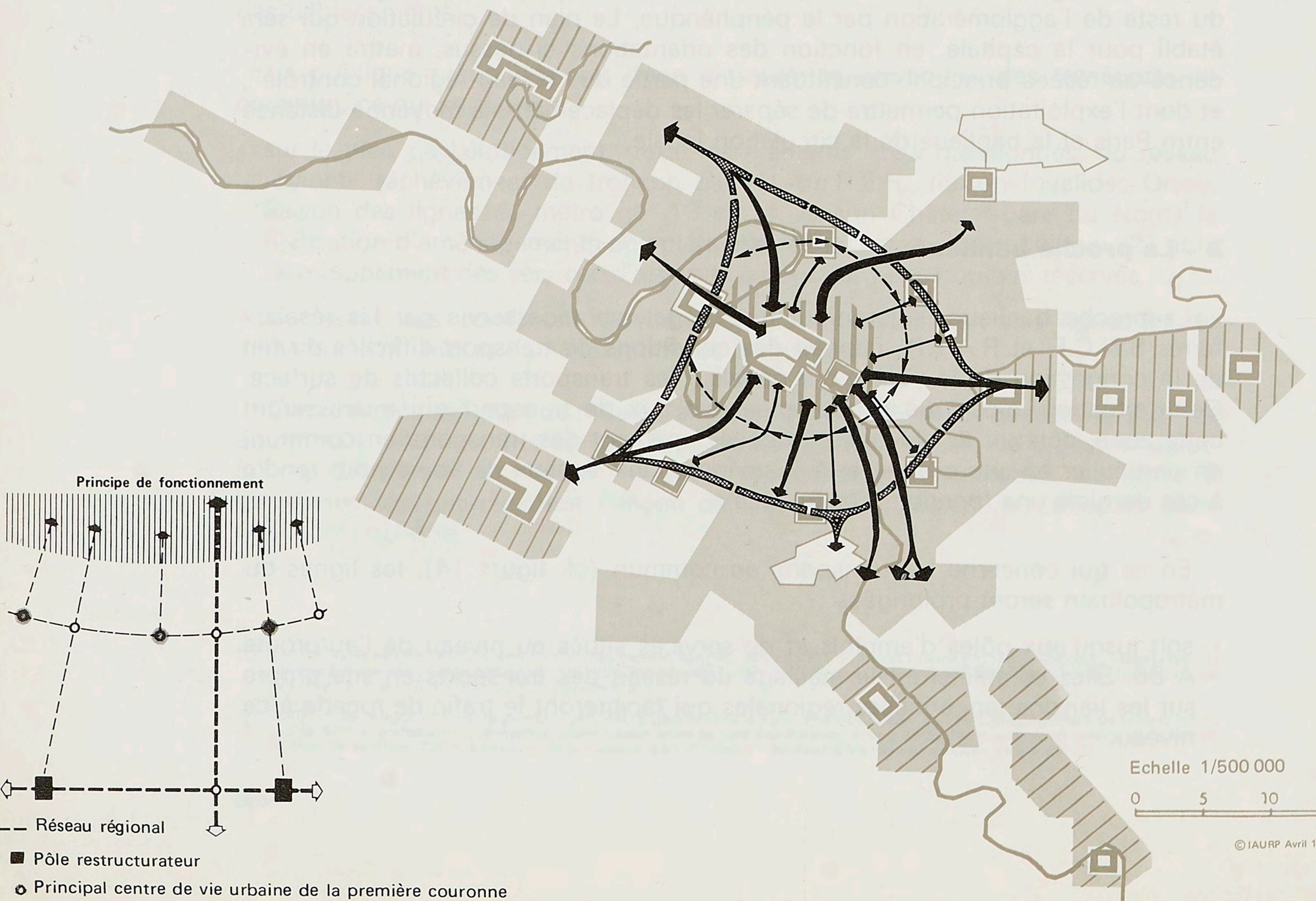
- soit jusqu'aux pôles d'emplois et de services situés au niveau de l'autoroute A 86. Elles compléteront le maillage du réseau des transports en site propre sur les liaisons tangentielles régionales qui faciliteront le trafic de rocade à ce niveau.





L'ORGANISATION DE LA BANLIEUE PROCHE PAR LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE

Fig.14





- soit seulement dans la banlieue plus proche, au niveau d'une rocade en site proche. Celle-ci assurera simultanément un trafic de "cabotage" interne à sa zone d'attraction riche en emplois industriels, et un rabattement commode sur les radiales pour les déplacements vers Paris et les pôles restructurateurs. Le schéma directeur retient le principe de cette rocade, sans définir pour l'instant sa nature, sa capacité ni son tracé exact.

La réalisation des autoroutes A 86 puis A 87 (cf. figure 13) écartera des radiales en proche couronne un trafic de transit originaire de la banlieue éloignée. La rocade A 86 déchargera en outre le périphérique d'un trafic routier de moyenne et longue distance interne à la proche banlieue.

L'exploitation de la voirie visera, comme à Paris, à régler la concurrence entre transports collectifs de surface, voiture particulière et transports de marchandises.

La politique du stationnement sera étroitement solidaire de celle mise en œuvre pour Paris et n'autorisera le stationnement de longue durée que pour les migrants venant de la banlieue extérieure et contraints à l'usage de l'automobile. Pour les autres migrants, des mesures seront progressivement prises pour leur faciliter l'accès aux grands axes de transports en commun. A cette fin, il est proposé que, parallèlement aux parcs actuellement réalisés dans les gares de banlieue (environ 40 000 places), soit développé un nouveau programme de parcs de stationnement (1).

#### **d) Permettre l'insertion du système régional de transport dans le réseau national et international**

L'extension spatiale de la région d'Ile-de-France et le développement des échanges avec le Bassin parisien et la province impliquent une conception nouvelle des liaisons entre réseaux régionaux et axes nationaux de transport.

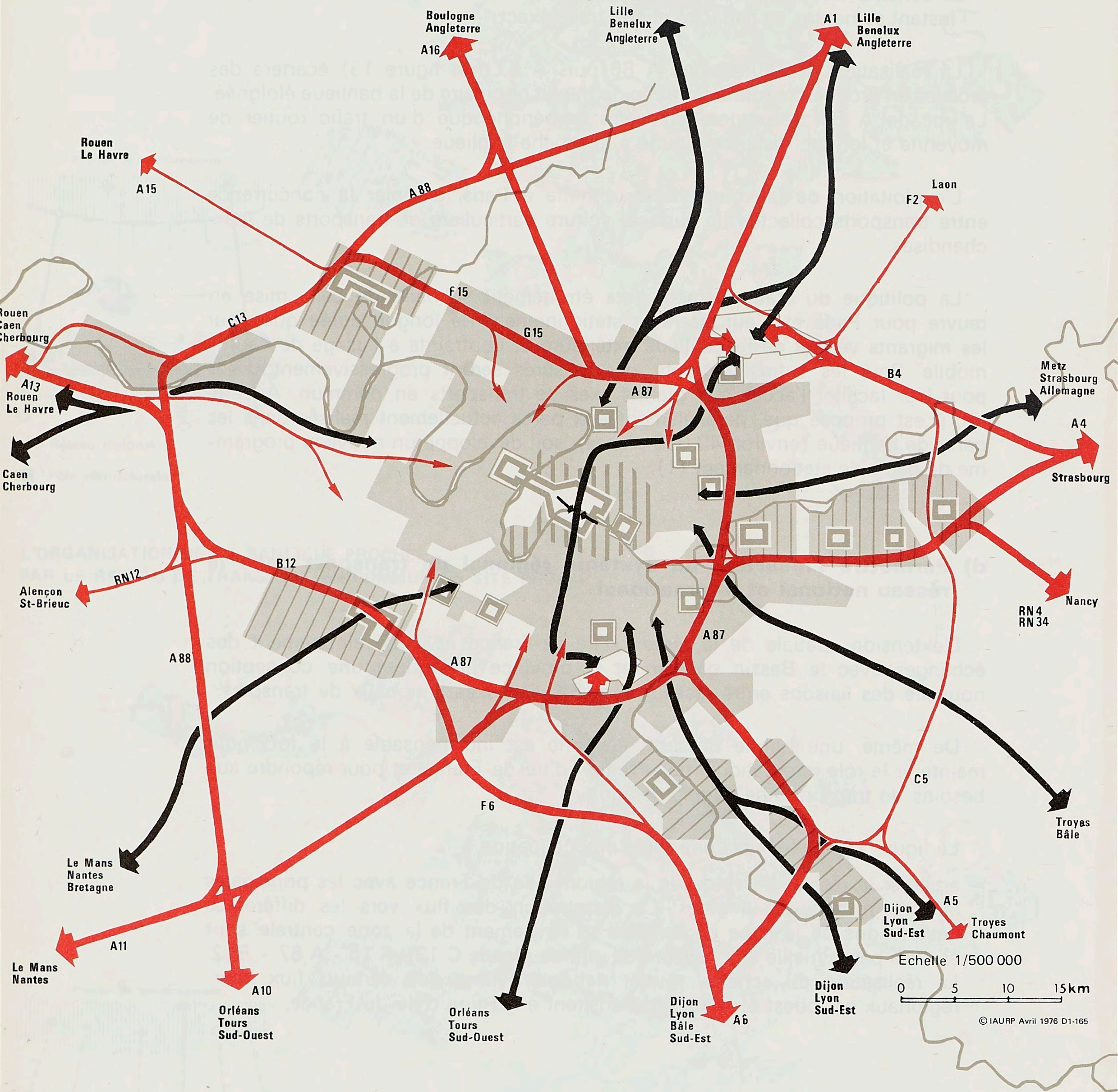
De même, une bonne desserte aérienne est indispensable à la fois pour maintenir le rôle international de la région d'Ile-de-France et pour répondre aux besoins de transports de l'agglomération.

La figure 15 illustre ainsi une triple préoccupation :

- articuler le réseau de voirie de la région d'Ile-de-France avec les principales liaisons routières nationales. La distribution des flux vers les différentes destinations de la zone agglomérée et l'évitement de la zone centrale sont assurés par la maille autoroutière de grande rocade C 13 - F 15 - A 87 - B12. La réalisation du schéma routier national évitera que certains flux inter-régionaux est-ouest et nord-sud transitent en région d'Ile-de-France.

(1) Ces parcs, de grande dimension, essentiellement conçus pour aménager la liaison voiture particulière – transports en commun pour les migrations domicile-travail issues de la banlieue éloignée, seraient établis à l'intersection des infrastructures radiales de transport en commun et des autoroutes de rocade et bénéficieraient aux heures de pointe d'une desserte rapide et directe vers la zone centrale.







D'autres continueront à passer en région d'Ile-de-France. Il convient donc de prévoir des itinéraires contournant la zone agglomérée et facilitant les accès aux aéroports d'Orly et Charles-de-Gaulle :

- au nord, un axe est-ouest appuyé sur Roissy : B 4 - A 87 - G 15 - F 15 - C 13
- un axe Seine aval - sud-est : B 12 - F 6
- à l'ouest, un axe nord-sud d'évitement : A 88 - C 13 - A 88
- à l'est un axe nord-sud : B 4 - C 5 (RN 36).
- assurer la pénétration en région d'Ile-de-France des grandes lignes du réseau S.N.C.F. national (1). Au réseau existant sont ajoutées les liaisons de transport à grande vitesse dont les projets sont à l'étude : Paris-Lyon et Paris-Lille-Bruxelles-Londres.
- assurer la desserte des aéroports.

Le plan d'équipement aéronautique de la région d'Ile-de-France prévoit l'utilisation à l'horizon 1985-1990 de :

- 2 aéroports commerciaux : Orly et Charles-de-Gaulle ;
- 6 aéroports de voyage (affaires et tourisme) : Melun, Coulommiers, Toussus-le-Noble, Cormeilles-en-Vexin, Meaux et le Bourget.

Pôles privilégiés de l'implantation d'activités, les aéroports commerciaux engendrent de ce fait un trafic important, qui s'ajoute à celui des voyageurs aériens.

Les aéroports d'Orly et Charles-de-Gaulle, reliés à l'axe nord-sud par les antennes ferrées d'Aulnay-sous-Bois et d'Antony, bénéficieront des opérations d'interconnexion des réseaux S.N.C.F. et R.A.T.P. dans Paris, pour les flux à destination ou en provenance de la zone centrale agglomérée et pour leurs liaisons réciproques. Les réseaux ferrés, interconnectés dans Paris, faciliteront notamment l'accès aux aéroports à partir des villes nouvelles. Les autoroutes A 1, B 3, G 4, B 6, reliées à l'autoroute de rocade A 87, assureront l'accessibilité des aéroports en voiture particulière. Dans une première phase, elles seront également empruntées par les transports collectifs destinés aux habitants de la banlieue travaillant dans ces aéroports. D'abord assurées par des autobus, circulant éventuellement sur voie réservée, les liaisons par transport en commun avec la banlieue seront progressivement complétées par la réalisation des liaisons tangentielles de transport en site propre, connectées aux antennes ferrées radiales.

---

(1) Un meilleur accès à ce réseau pourra être obtenu par l'aménagement de gares grandes lignes à l'extérieur de Paris accessibles par les transports en commun et par les voies de rocade. L'exploitation de ces nouvelles gares sera complémentaire à celle des grandes gares existantes à l'intérieur de Paris, peu accessibles aux véhicules individuels.



### **3 - Le transport des marchandises**

#### **a) Le réseau ferré S.N.C.F.**

Compte tenu des perspectives de saturation du réseau de voirie, la desserte ferroviaire devra maintenir son attractivité par rapport au transport routier. Ceci exigera de la S.N.C.F. d'importants efforts d'exploitation pour assurer une coexistence satisfaisante, sur un réseau dès aujourd'hui très chargé, des trafics de marchandises et du transport des voyageurs.

Parallèlement seront développés les embranchements particuliers permettant la desserte directe d'entrepôts, gares routières, centres d'éclatement, dépôts et plate-formes de transit, ainsi qu'une politique visant à rationaliser la rupture de charge rail-route (mise en place de gares pour les matériaux de construction, extension et création de nouveaux chantiers multitechniques et trans-conteneurs, etc).

#### **b) Les transports fluviaux**

Les perspectives d'évolution à long terme de la voie fluviale prévoient la création d'un ensemble de ports d'importance moyenne, échelonnés le long de la Seine, de l'Oise et de la Marne pour rapprocher au maximum ces ports des industries et chantiers utilisateurs et diminuer le transport routier terminal.

Les mesures suivantes sont également de nature à favoriser l'utilisation de la voie fluviale, dont il ne faut pas sous-estimer l'importance pour le transport des marchandises :

- amélioration et rattachement au réseau de canaux à grand gabarit des principales voies d'eau existantes (Seine, Marne, Oise et Yonne),
- rapprochement des ports et des utilisateurs par l'amélioration des accès routiers,
- aménagement des gares mixtes (voie d'eau - voie ferrée), à réaliser notamment à Vigneux, Limay, Saint-Ouen-l'Aumône, Montereau, Bruyères-sur-Oise, Achères et éventuellement au Cornillon,
- développement de centres d'éclatement mixtes dans les principales zones portuaires,
- mise au point d'une ligne régulière de transports par voie d'eau entre Paris et le Havre.

#### **c) Les transports routiers**

Dans la zone agglomérée, il conviendra de promouvoir, en accord avec les organismes professionnels, une simplification des circuits commerciaux, de l'entreposage et de la distribution de nature à modifier à terme la génération des flux.

En ce qui concerne les livraisons, d'appréciables économies collectives pourraient être obtenues grâce à une "hiérarchisation des droits d'usage de la voirie" permettant de faire face à la saturation de la voirie primaire et de distri-



bution en zone agglomérée. L'un des aspects d'une telle hiérarchisation pourrait être l'aménagement des horaires des livraisons et la création en zone d'aires réservées à celles-ci.

#### **d) Les transports par oléoducs**

La construction et l'utilisation d'oléoducs pour les produits pétroliers doivent être systématiquement encouragées et développées en région d'Ile-de-France.

Il est souhaitable que les utilisateurs les plus importants de produits pétroliers (aéroports, urbanisations nouvelles en particulier) soient desservis par canalisations, soit directement à partir des raffineries, soit à partir des ports fluviaux.

On s'efforcera d'autre part de renforcer le maillage des dépôts desservis par oléoducs.

## **B - PRÉSENTATION DES CARTES**

Les différents aménagements découlant des objectifs qui viennent d'être présentés, à l'exclusion de ceux relatifs aux transports spécialisés, sont résumés dans deux cartes au 1/150 000 (infrastructures routières et infrastructures de transports en commun).

Que ce soit pour le schéma routier ou pour le schéma des transports en commun, ces cartes font apparaître quatre catégories d'opérations.

Les trois premières figurent également sur la carte de synthèse. Ce sont :

- les infrastructures dites "régionales", nécessaires pour assurer une cohérence d'ensemble du système de transport de la région d'Ile-de-France. Elles comprennent deux groupes :
  - les liaisons constituant le support du parti d'aménagement
  - les autres liaisons régionales.
- les grandes liaisons de transport à l'échelle nationale ou internationale (représentées en tireté rouge sur le schéma routier et en tireté bleu sur le schéma des transports en commun).



Outre ces trois catégories, les cartes "infrastructures routières" et "infrastructures de transports en commun" comportent également un 4<sup>e</sup> groupe d'opération, d'un intérêt plus local mais dont il apparaît utile de souligner l'importance en raison de leur complémentarité avec le réseau régional.

Les distinctions qui apparaissent entre ces différentes catégories ne correspondent nullement à un choix quant aux caractéristiques des infrastructures proposées (routes ou autoroutes, transports en commun de type S.N.C.F. ou métro ou autres). Cette classification a pour seul objet de figurer les fonctions que ces liaisons doivent assurer.

## 1 - Les liaisons régionales

Ces liaisons se répartissent en deux catégories :

- Les unes constituent le support du parti d'aménagement régional et jouent un rôle fondamental dans l'organisation de la région d'Île-de-France. Prenant appui sur Paris et sur les principaux pôles d'emplois et de services, elles faciliteront l'accès et les relations entre ces divers centres et les zones de développement préférentiel. Il s'agit par exemple :
  - Pour les routes (en rouge sur la carte), des liaisons entre Paris et les villes nouvelles (A 15, A 3, A 4, F 5, A 6, A 13, A 12), des principales rocades (A 86, A 87, boulevard périphérique), etc.
  - Pour les transports en commun, des principales liaisons radiales interconnectées dans Paris et desservant les villes nouvelles et les aéroports (en bleu sur la carte) et des liaisons tangentielles (en violet sur la carte).
- Les autres liaisons régionales, si elles n'ont pas un rôle fondamental dans l'organisation polycentrique de la région, doivent assurer le fonctionnement de l'ensemble de l'agglomération actuelle en réalisant le maillage des réseaux. Il s'agit par exemple :
  - Pour les routes (en jaune sur la carte), d'un ensemble de voies offrant une liaison entre les rocades (notamment F 18, B 18, A 5...), ou assurant une relation entre des secteurs d'urbanisation éloignée (A 88, B 12 entre Mantes et Saint-Quentin-en-Yvelines - C 13 entre la Seine aval et Cergy-Pontoise, etc).
  - Pour les transports en commun (en vert sur la carte), de l'ensemble du réseau S.N.C.F. existant actuellement et des prolongements de lignes de métro permettant une articulation avec les liaisons tangentielles à l'emplacement des pôles restructurateurs de banlieue (ligne 13-14 à Vélizy et Saint-Denis, ligne 8 à Créteil, ligne 9 à Rosny, ligne 7 à Rungis, ligne 5 à Bobigny).

Dans ces deux catégories de liaisons, certaines donnent lieu à une représentation particulière (pointillés) ; il s'agit de voies routières dont le principe est retenu, mais dont le tracé doit faire l'objet d'importantes études complémentaires d'insertion dans un environnement sensible.



## 2 - Les liaisons locales

### – pour les routes (en noir sur la carte)

On a fait apparaître sous ce graphisme :

- en banlieue, des aménagements locaux destinés à se substituer à des opérations routières régionales figurant au schéma directeur de 1965. Il s'agit essentiellement de déviations locales permettant de rendre une fonction plus urbaine à des voies pénétrant les centres urbains de la banlieue.
- à Paris, les axes principaux à partir desquels s'organise le plan de circulation de la capitale (liaisons entre la rocade des Fermiers Généraux et le périphérique, voies sur berge).

### – pour les transports en commun (en noir sur la carte)

Sont figurés ainsi les axes de transport en commun qui assurent une cohérence locale avec le réseau régional. Il s'agit essentiellement du réseau métropolitain de Paris et de ses prolongements en proche banlieue.



Dans le domaine des transports, le rapport de 1965 était notamment marqué par la hardiesse de ses prévisions et de ses propositions concernant les infrastructures nouvelles, et par une vision assez optimiste – implicite référence à l'exemple de certaines cités américaines – de l'avenir de l'automobile dans l'agglomération parisienne.

La décennie écoulée a apporté un certain démenti à ces vues. L'ajournement de la réalisation de certains modes de transport nouveaux, l'apparition des préoccupations liées à l'environnement – et donc la difficulté accrue à réaliser des autoroutes en zone urbaine –, l'amorce d'un fléchissement dans la croissance du parc de voitures particulières, l'évolution des esprits en faveur d'une plus grande priorité aux transports en commun en témoignent.

La mise à jour du schéma directeur permet de tirer les leçons de cette évolution. C'est pourquoi, il met l'accent sur le rôle des transports en commun, en prenant en compte pour une part plus importante les infrastructures existantes dans la mise en place du réseau régional rapide de transports en commun, en renonçant à une partie des autoroutes radiales vers Paris, et en soulignant la nécessité d'une gestion globale du réseau régional de transports en commun en site propre et d'une exploitation régionale du grand maillage des voies rapides.

La réalisation des grandes infrastructures de transport nécessaires au fonctionnement de la région d'Île-de-France prendra tout particulièrement en compte les problèmes d'environnement. On cherchera à perturber le moins possible les secteurs concernés et à préserver au mieux les sites traversés par ces infrastructures (notamment en ce qui concerne A 86 à l'ouest, A 87 dans le sud-est, F 15 ouest à sa traversée de l'Oise. etc.).



## Chapitre 3

### Le cadre de vie : la « trame verte »

La définition du parti général d'aménagement régional a permis de rappeler l'évolution des préoccupations dans le domaine des "espaces ouverts" (1) et l'élaboration progressive d'une politique d'ensemble qui se concrétise dans le concept de "trame verte".

Au fur et à mesure qu'ont été mieux perçus les besoins en espaces naturels dans une agglomération telle que la région d'Ile-de-France, il est apparu de plus en plus nettement que leur satisfaction passait par l'organisation d'un véritable réseau hiérarchisé, articulé depuis le cœur de l'agglomération jusqu'aux grandes ressources du patrimoine naturel de la périphérie, qui soit apte à assurer les fonctions récréatives, biologiques, esthétiques nécessaires à l'équilibre du cadre de vie des habitants de la région.

La "trame verte" de la région d'Ile-de-France s'appuie ainsi sur les différents "espaces ouverts" et prend en compte l'ensemble des valeurs paysagères, telles que vallées, franges forestières, sites à caractère historique, pittoresque ou culturel. Elle cherche à les relier dans un tissu relativement continu qui permette de ménager des transitions et des passages entre centre et périphérie, points forts du paysage urbain et points forts du paysage rural.

Elle se compose de deux séries d'éléments :

- les espaces verts urbains : espaces de proximité aisément accessibles à partir du lieu de résidence et du lieu de travail, mais aussi parcs urbains de plus vastes dimensions aménagés pour des loisirs plus diversifiés ;
- les espaces naturels, de caractère essentiellement rural, extérieurs à l'agglomération, et qui comprennent les grands massifs boisés et les grandes unités agricoles s'étendant au-delà de la zone d'urbanisation. Celles de ces unités qui sont au contact de cette zone devront constituer de vastes coupures entre les axes canalisant le développement urbain.

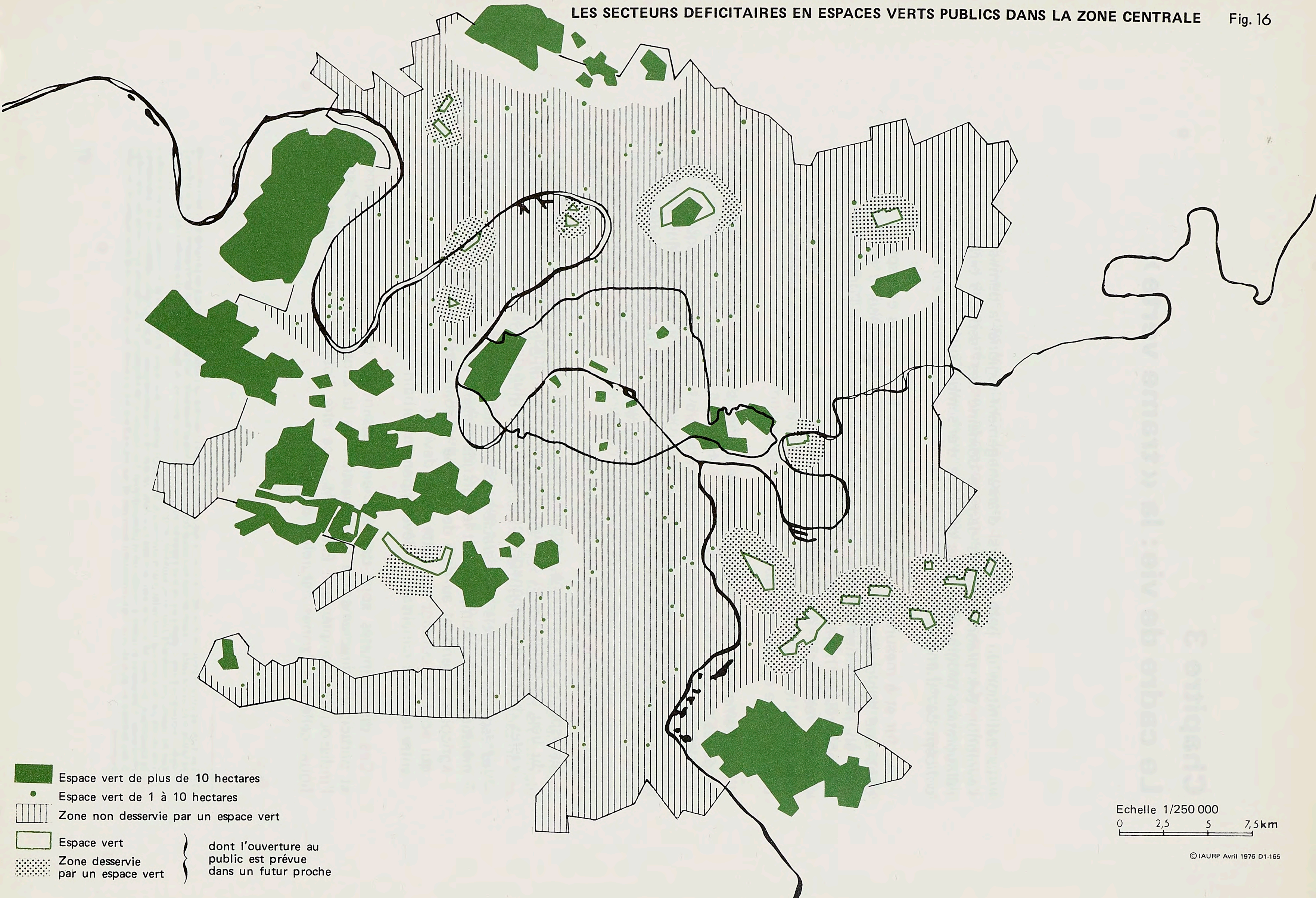
Ces discontinuités sont des éléments essentiels du parti d'aménagement et participent directement à l'organisation de la zone urbaine dont elles sont l'indissociable complément. Elles font, à ce titre, l'objet d'une politique spécifique, celle des "zones naturelles d'équilibre".




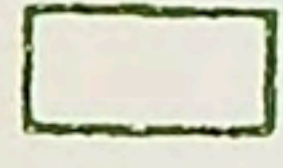

---

(1) Les espaces ouverts peuvent être définis comme des espaces situés à l'intérieur de l'agglomération et à sa périphérie au sein desquels la nature prédomine soit en raison de leur état initial (espaces agricoles et forestiers), soit du fait de leur aménagement (parcs urbains), de leur protection (sites classés) ou de leur situation de délaissés d'infrastructures, de terrains vagues ou abandonnés après exploitation de ressources minérales (carrières, sablières, etc).

Très divers par leur origine, leur taille, leur morphologie, leur statut juridique, leur rayon d'influence et le niveau de service rendu à la population, les espaces ouverts assurent des fonctions variées et complémentaires : économiques, esthétiques et paysagères, récréatives, biologiques et même scientifiques et pédagogiques. Les fonctions "écologiques" et récréatives sont celles qui répondent à des besoins de plus en plus vigoureusement exprimés et qui nécessitent les mesures de protection et d'aménagement les plus urgentes.





-  Espace vert de plus de 10 hectares
  -  Espace vert de 1 à 10 hectares
  -  Zone non desservie par un espace vert
  -  Espace vert
  -  Zone desservie par un espace vert
- } dont l'ouverture au public est prévue dans un futur proche

Echelle 1/250 000  
0 2,5 5 7,5 km



# A - LES COMPOSANTES DE LA TRAME VERTE

## 1 - Les espaces verts urbains

L'analyse de l'état actuel des espaces verts ouverts au public (espaces verts urbains et forêts) ou en cours d'aménagement montre que, s'il existe d'ores et déjà des unités importantes, il reste beaucoup à faire pour parvenir à un véritable réseau organisé, desservant l'ensemble de la population. Il y a des espaces verts, il n'y a pas un réseau d'espaces verts.

Cette analyse révèle en effet l'insuffisance de leur surface totale, de leur taille et de leur répartition géographique (cf. figure n° 16).

Dans la zone centrale (Paris et les trois départements limitrophes), c'est-à-dire dans le secteur où se posent les problèmes les plus aigus, les superficies librement accessibles ne représentent que 8,54 mètres carrés par habitant, comme le montre le tableau ci-après :

Situation des espaces verts urbains publics en 1975

Départements	Paris	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Ensemble
1. Espaces verts urbains publics . . . . .	1.584 ha	2.367 ha	622 ha	788 ha	5.361 ha
2. Superficie par habitant . . . . .	6,89 m <sup>2</sup>	16,4 m <sup>2</sup>	4,70 m <sup>2</sup>	6,48 m <sup>2</sup>	8,54 m <sup>2</sup>
3. Superficie construite desservie par rapport à la superficie totale . . . . .	44 %	46 %	12 %	18 %	26 %
4. Taux de desserte de la population . . (Estimation)	32 %	38 %	11 %	16 %	37 %

On constate également que si de grandes forêts suburbaines (Meudon) et les bois de Boulogne et de Vincennes représentent une part importante de la superficie totale d'espaces verts ouverts au public, le centre de l'agglomération, qui compte surtout des jardins publics de moins d'un hectare, est dépourvu de parcs urbains de quelques dizaines d'hectares. Ainsi, Paris compte 225 espaces verts, mais 15 d'entre eux seulement ont une superficie égale ou supérieure à 3 hectares.

Les possibilités d'accéder rapidement et commodément, c'est-à-dire à pied, aux espaces verts existants sont inégales : de nombreuses zones d'habitat – où résident les 3/4 des habitants de Paris et de la première couronne – ne disposent pas d'"espaces verts de proximité", définis il est vrai selon des normes qui peuvent paraître exigeantes (1). Pour atteindre dans la zone centrale (cf. tableau précédent) une surface de 10 m<sup>2</sup> par habitant – norme qu'il faut désormais considérer comme minimale – il faudrait créer ou ouvrir, en dehors des opérations en cours, au minimum 1000 ha d'espaces verts accessibles au public.

Pour améliorer la situation actuelle, il faut, non seulement augmenter la superficie des espaces verts disponibles, mais remédier aux insuffisances de leur répartition géographique et combler le manque d'espaces verts de taille moyenne.

Différentes actions en ce sens sont possibles :

- acquérir de façon quasi systématique les espaces verts privés qui subsistent dans l'agglomération ;

(1) N'ont été pris en compte que les espaces verts supérieurs à 1 ha. La "proximité" a été appréciée à 250 m pour les espaces verts de 1 à 10 ha, 500 m pour les espaces verts de 10 à 30 ha et 1 km pour les espaces verts de plus de 30 ha.



- à défaut d'une telle acquisition, rechercher la mise au point d'accords contractuels permettant l'ouverture de ces espaces verts au public en échange d'avantages ou d'incitations tels que dégrèvements d'impôts, prise en charge de frais d'entretien, etc. ;
- opérer des transferts de propriété ou de jouissance entre services publics ou entre services publics et collectivités. L'ouverture au public du domaine de certains établissements publics (comme cela vient d'être réalisé pour le Parc de la Légion d'honneur), des jardins et parcs affectés à certains ministères, de terrains en voie d'être abandonnés par les Armées (Poudrerie de Sevran, Ile St-Germain, etc.) doit être poursuivie ;
- réaffecter des terrains acquis par la collectivité en vue d'opérations dont le contenu ou l'objectif ont été modifiés ;
- utiliser les derniers terrains qui ne sont pas affectés à l'habitat, à la localisation des emplois ou aux réseaux, parce que les sites sont impropres à la construction ou qu'ils ont été détruits par l'exploitation des carrières et sablières. C'est le cas des zones de Valenton et du Sud de Créteil, de la Butte de Cormeilles-en-Parisis, des sablières et gravières des vallées de la Marne et de la Seine. Plusieurs de ces espaces ont d'ores et déjà été englobés dans les périmètres de bases régionales de plein-air et de loisirs (Cf. ci-après) ;
- utiliser les espaces libérés par la désaffectation de terrains industriels, commerciaux ou administratifs, comme la Villette ;
- aménager, lorsque le maintien de telles zones n'est pas jugé nécessaire à l'équilibre régional, les espaces agricoles enclavés ou interstitiels qui pourraient être libérés ;
- lorsqu'une opération de rénovation a lieu dans une zone défavorisée, réaliser des espaces verts d'une taille suffisante pour satisfaire les besoins de l'ensemble des habitants de la zone et non seulement de ceux bénéficiant directement de l'opération.

## **2 - Les espaces naturels et ruraux**

### **LES FORÊTS**

Les forêts, en région d'Ile-de-France représentent, 227 000 hectares dont 30 %, soit environ 70 000 hectares, sont publics, et dont le taux de fréquentation va croissant.

Elément d'équilibre biologique et source de richesse économique, les forêts voient s'ajouter à cette double fonction traditionnelle celle de zone de détente et de loisirs. Ceci requiert notamment que soient aménagés un réseau de circulation interne adapté (pistes cavalières, voies cyclistes et pédestres) et des clairières aisément accessibles.

Une politique d'acquisition en vue de l'ouverture au public a été entreprise depuis 1965. Elle intéresse des ensembles boisés proches de l'agglomération et de ses extensions : les nouvelles acquisitions dans la Forêt de Montmorency (accroissement de la superficie domaniale), le Massif de l'Hautil, les Bois de l'Est parisien (Bois de la Grange, Bois Notre-Dame et Grosbois), le Bois de Rougeau, la Forêt de Bondy, ainsi que des massifs plus éloignés comme le Bois de Ferrières, le Massif des Trois Pignons, la Forêt de Crécy, la Forêt de Sourdun.



Au total, ce sont près de 10 500 hectares qui ont été acquis entre 1965 et 1975 (dont 6 500 par le ministère de l'Agriculture et 3.850 par le District), compte non tenu des acquisitions, encore peu importantes (environ 400 hectares ces dernières années), effectuées par les départements et les communes.

Cette politique sera poursuivie dans les massifs qui constituent des lieux privilégiés de détente et de loisirs hebdomadaires : ensemble constitué par les forêts de Carnelle et de l'Isle-Adam, Massif des Trois Pignons, Massif d'Armainvilliers-Ferrières, Forêt de Rambouillet notamment. Dans les secteurs les plus défavorisés une politique de création d'espaces boisés sera pratiquée, en particulier par la réalisation d'un boisement en plaine de France entre la Forêt de Montmorency et celle de Bondy.

Parallèlement, certains bois privés pourront faire l'objet de conventions comprenant des clauses d'ouverture au public.

## **LES ZONES NATURELLES D'ÉQUILIBRE**

Les documents d'urbanisme n'ont pas toujours fait au monde rural la place qui lui revenait. Traitée souvent comme le délaissé de l'urbanisation, la campagne apparaît de plus en plus comme un élément essentiel de tout effort cohérent d'aménagement. C'est ainsi qu'en région d'Ile-de-France, la réalisation du parti retenu nécessite que les coupures vertes existantes – qui sont dans l'ensemble des zones agricoles économiquement rentables et compétitives – soient non seulement conservées mais intégrées dans la composition volontaire de l'espace régional. Cette politique vise à conférer aux grandes espaces ruraux situés au contact de l'agglomération – qualifiés de zones naturelles d'équilibre – un rôle dynamique dans le développement agricole et dans l'accueil des activités de loisirs.

Ces zones, telles que les a définies le parti général d'aménagement (cf. figure 17), sont la plaine de France, le plateau de Brie, la plaine de Versailles, les plateaux du Sud, le Hurepoix, auxquelles peut être assimilé, au regard des modes d'occupation du sol, le Vexin, même si son statut n'est finalement pas celui d'une zone naturelle d'équilibre à proprement parler.

Elles doivent assurer de façon complémentaire les diverses fonctions suivantes :

- a) L'organisation de l'espace régional en maintenant des discontinuités entre les axes de développement.
- b) La production agricole et forestière associée à la gestion du paysage rural.

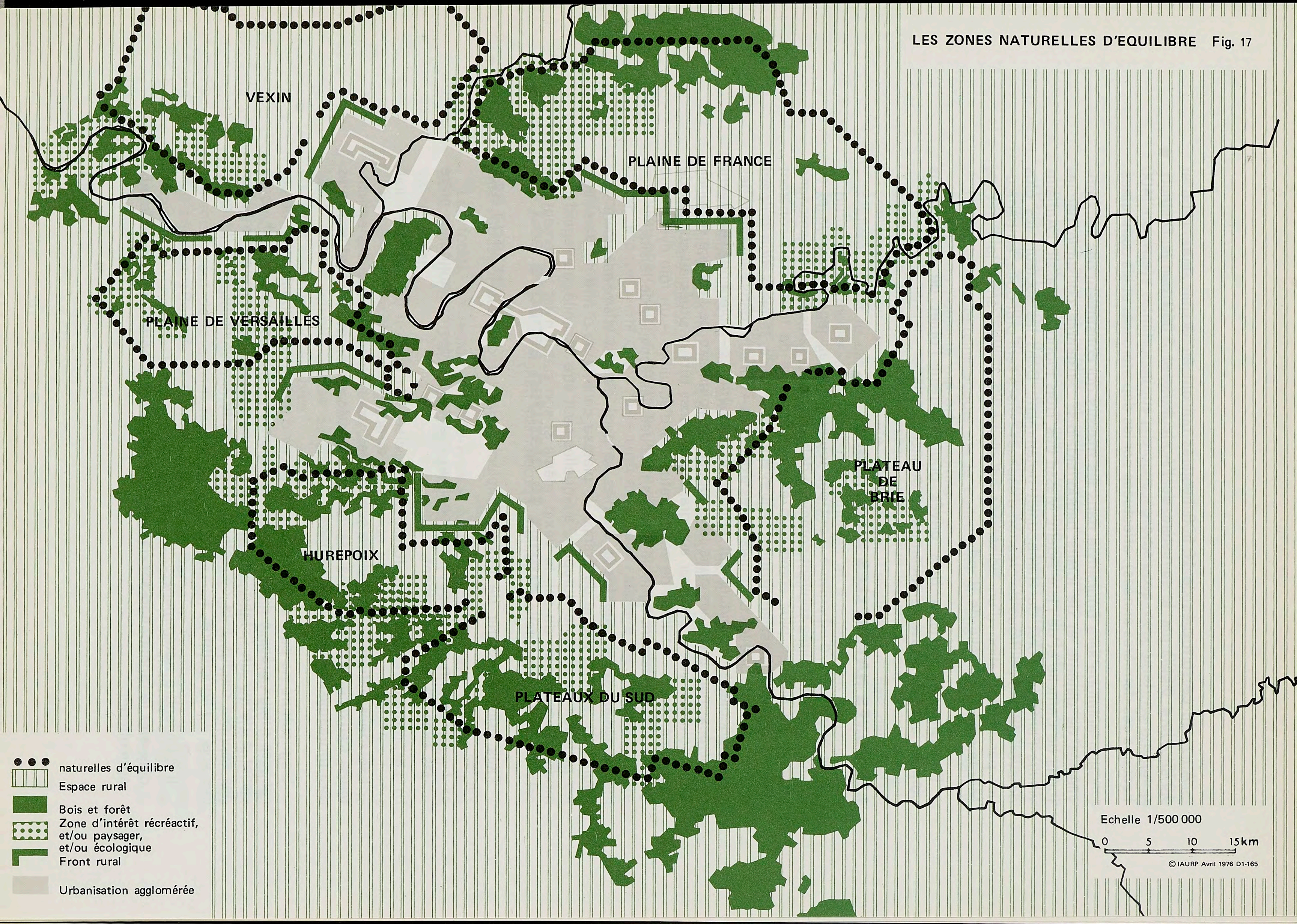
Les zones naturelles d'équilibre sont gérées, pour l'essentiel, par des agriculteurs. Ceux-ci continueront à assurer les activités économiques traditionnelles de production agricole et forestière.

L'agriculture ne peut en effet que bénéficier d'une institutionnalisation de ces espaces ruraux grâce à diverses mesures juridiques, économiques et techniques visant à définir un "statut" de l'activité agricole assurant la juste rétribution des services rendus à la collectivité et à garantir la pérennité de l'affectation des sols à l'agriculture.

Il conviendra notamment :

- d'assurer le fonctionnement d'un marché des terrains agricoles accessible aux agriculteurs ;





- ● ● naturelles d'équilibre
- ▤ Espace rural
- Bois et forêt
- ● ● Zone d'intérêt récréatif, et/ou paysager, et/ou écologique
- ▬ Front rural
- Urbanisation agglomérée

Echelle 1/500 000  
0 5 10 15 km  
© IAURP Avril 1976 D1-165



- de pratiquer une politique de restructuration foncière conciliant les nécessités de la production agricole, de la gestion des paysages, et de la protection des équilibres biologiques ;
- de maintenir les grandes cultures et d'étendre les cultures spécialisées ;
- de développer l'intervention publique dans les zones où l'usage agricole des sols est le plus difficile à maintenir, par exemple dans les vallées ;
- d'instaurer des régimes d'aide à certaines activités (pépinières, serres, élevages, etc.) ;
- de définir le statut d'une agriculture dont l'une des fonctions serait de "gérer le paysage".

c) Le maintien d'un cadre de vie rural.

La zone rurale ne constitue pas automatiquement "une zone agricole exclusive" et doit trouver un équilibre entre l'attraction qu'elle exerce sur un nombre croissant de résidents et le maintien de son caractère.

Le développement démographique – dont le rythme sera faible – devra être localisé dans les bourgs existants. En outre, la préservation des zones naturelles d'équilibre aura pour corollaire une croissance modérée des villes petites et moyennes qui constituent pour elles des centres de services.

d) La conservation et la valorisation des ressources naturelles et des richesses culturelles, scientifiques, etc.

Ce n'est pas seulement l'activité agricole qu'il convient de préserver dans chaque zone naturelle d'équilibre. Les sites naturels, le patrimoine biologique et scientifique (les richesses de la flore et de la faune notamment, dans les zones de marais par exemple, etc), le patrimoine historique et culturel (ensembles architecturaux, perspectives, etc.), certains types d'habitat traditionnel et la diversité des paysages agraires, sont également autant d'éléments originaux à protéger.

La vigoureuse politique qui doit être conduite sur ce point suppose un inventaire et une analyse des problèmes posés et la recherche d'aménagements propres à chaque zone.

e) Le développement des loisirs et des activités de plein-air.

Les zones naturelles d'équilibre doivent être non seulement protégées mais, chaque fois que cela est possible, valorisées grâce au développement des activités de loisirs et à un réseau d'équipements légers se prêtant à une fréquentation extensive. Elles peuvent offrir en effet des lieux de promenades (sentiers de grande randonnée, circuits pour cyclistes ou cavaliers) et des espaces récréatifs accessibles aux citoyens pour des loisirs hebdomadaires. Une action d'information et d'éducation du public devra être entreprise pour organiser ces activités et veiller à ce qu'elles respectent l'environnement.

Pour assurer ces différentes fonctions, les zones naturelles d'équilibre requièrent des modalités nouvelles de gestion du sol et de ses ressources. Mais, qu'on ne s'y méprenne pas, elles ne sont pas des zones dont l'évolution serait figée, des grandes "réserves d'espaces" enserrées dans un réseau de protections et de servitudes. Elles constituent des zones vivantes et dynamiques où la densité d'occupation du sol devra demeurer faible, et dont le caractère traditionnel sera préservé.



## **B - COMMENTAIRE DE LA CARTE**

La carte "Trame Verte" indique principalement : les valeurs paysagères et les sites les plus marquants de la région, ainsi que les mesures de protection suggérées dans les secteurs les plus sensibles ; les divers espaces composant la trame verte en soulignant leur degré d'accessibilité au public et leurs fonctions ; la localisation des points forts du patrimoine historique, culturel, naturel ; les limites schématiques des zones naturelles d'équilibre ; les espaces plantés qu'il est proposé d'aménager ou d'ouvrir au public.

De façon plus précise, elle distingue :

### 1 - LES FORETS, REPARTIES EN TROIS CATEGORIES :

- Les forêts ouvertes au public (figurées en vert foncé uni) :
  - a) Les forêts domaniales (Saint-Germain, Sénart, Rambouillet, Fontainebleau, etc.) qui sont, par définition, ouvertes au public ;
  - b) Les forêts acquises par le District et aménagées (exemple : Forêt de Bondy) ;
  - c) La quasi-totalité des bois départementaux et communaux (exemple : Bois d'Ozouer-le-Voulgis, en Seine-et-Marne) ;
  - d) Certains espaces boisés appartenant à des organismes publics ou semi-publics (Forêt d'Ecouen, relevant de la Légion d'honneur, Forêt de Chantilly de l'Institut de France).
- Les forêts à ouvrir au public (hachures vert foncé). Elles se répartissent en trois groupes :
  - a) Des forêts en cours d'acquisition ou acquises mais en cours d'aménagement (Bois de Ferrières, parcelles situées dans le bois Notre-Dame ou le Bois de la Grange, ou dans le Massif des Trois Pignons) ;
  - b) Des forêts privées proches de l'agglomération parisienne (zone du Plessis-Trévisse notamment) et des bois menacés par les effets de l'urbanisation (Vallée de la Bièvre, Vallée de Chevreuse) ;
  - c) Des boisements proches des bases régionales de plein-air et de loisirs (Boucle de Moisson).
- Les autres forêts (vert clair uni). Ce sont les forêts appartenant à la collectivité mais non ouvertes au public (telle que la zone militaire située à l'ouest de Melun) et des forêts privées dont certaines relativement éloignées des centres urbains. Le public devrait pouvoir y accéder dans une phase ultérieure. La protection de ces forêts doit être renforcée, en particulier dans les secteurs les plus exposés à l'urbanisation.

### 2 - LES ZONES AGRICOLES

- Les zones de grande culture et de polyculture (figurées en jaune uni) – plateaux agricoles (Beauce, Brie, Vexin, Valois, Plaine de France, etc.) –, dont une partie est directement concernée par la politique des zones naturelles d'équilibre.



- Les zones de cultures spécialisées (même fond avec hachures horizontales vertes) caractérisées à la fois par une production intensive et par leur situation à proximité de la zone agglomérée : vergers de la plaine de Montmorency, coteaux d'Orgeval... Quelques unes d'entre elles (zones de vergers traditionnels) sont d'une haute qualité paysagère.

Le fait que certaines d'entre elles soient inscrites comme "espaces réservés" n'exclut pas qu'elles puissent conserver, non seulement en première phase mais également à long terme, une vocation agricole ou boisée qui semble tout à fait conforme à leur nature.

### 3 - LES ZONES D'INTERET RECREATIF ET/OU PAYSAGER ET/OU ECOLOGIQUE (semis de points verts pleins) figurant sur la carte de synthèse.

Ce sont des zones sensibles à protéger – versants ou fonds de vallées –, des sites majeurs (pour la plupart déjà classés ou inscrits), des ensembles de vallées et de coteaux (Essonne, Vexin), des franges forestières et des transitions boisées (massif de Montmorency et de l'Isle-Adam, secteur situé au nord de la forêt de Rambouillet) et des "zones-tampons" situées entre ville et forêt ou entre ville et campagne.

### 4 - LES ZONES NATURELLES D'EQUILIBRE

Sont figurées sur la carte (hachures orange) les franges des zones naturelles d'équilibre. Leur frontière avec l'espace rural extérieur n'est représentée qu'à titre indicatif, les zones naturelles d'équilibre n'étant pas des espaces clos.

### 5 - LES ESPACES VERTS URBAINS

Les espaces verts urbains, comme les forêts, ont été classés en trois catégories, selon le critère d'accessibilité au public.

- Principaux espaces verts urbains ouverts au publics (quadrillage vert foncé) :

Ont été retenus les espaces verts accessibles (gratuitement) au public, dont la taille (quelques hectares) permettait la représentation à l'échelle retenue. La figuration des parcs de moins de 10 hectares reste schématique.

- Principaux espaces verts à ouvrir au public (hachures fines vert foncé) :

Il s'agit des principaux projets d'espaces verts en cours d'aménagement ou d'étude : extension du Parc de la Courneuve, Poudrerie de Sevrans, Parc de Beauregard, plaine de Vaugirard, la Villette, certaines îles de la Seine, dont l'île Saint-Germain (1), Parc de Villetteuse...

- Autres espaces verts urbains (hachures fines vert clair) :

Ce sont les complexes sportifs, les jardins spécialisés, parcs zoologiques, certains espaces verts affectés à des activités sportives, dont l'accès n'est pas totalement libre (hippodromes, golfs), et des parcs privés d'intérêt historique dont l'accès est payant.

(1) La réalisation d'un espace vert dans l'île Saint-Germain n'excluant pas la création d'une installation portuaire sur la rive gauche de la Seine.



## 6 - LA REPRESENTATION DES MESURES PROPRES A AMELIORER LE PAYSAGE URBAIN

- Alignements plantés (tiretés vert foncé) et traitement paysager des pénétrations autoroutières et des principaux axes (suite de flèches vert foncé).
- Maintien du caractère spécifique des grandes zones pavillonnaires boisées (semis de cercles vert foncé).

## 7 - LA REPRESENTATION DES ZONES DONT LE PATRIMOINE JUSTIFIE UNE MISE EN VALEUR

- Principales richesses écologiques (cercle noir) : zones humides (Marais de Viarmes, d'Ormoï) et étangs (d'Armainvilliers, de la forêt de Rambouillet, etc.) et principaux sites botaniques et zoologiques à protéger.
- Principaux ensembles d'intérêt historique et culturel (carré noir) : perspectives, monuments et bâtiments classés (terrasse de Saint-Germain, Cité de Provins, château de la Roche-Guyon, etc), parcs de châteaux (Versailles, Champs-sur-Marne, Vaux-le-Vicomte, etc).
- Zones d'aménagement récréatif, autres que forêts, espaces verts, et ensembles sportifs spécialisés (marguerite bleue) : ces zones concernent en particulier les bases régionales de plein-air et de loisirs dont le projet a été défini en 1965 et qui ont fait l'objet d'une politique active d'acquisition et d'aménagement, entreprise dès le début du V<sup>e</sup> Plan. Parmi ces bases :
  - Cergy, Saint-Quentin, Créteil se trouvent au cœur des périmètres d'urbanisation nouvelle et sont appelées à devenir des parcs d'un nouveau type pour les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines et le pôle restructurateur de Créteil.
  - La plupart des autres bases, Bois-le-Roi, Draveil, Jablines, Mantes, Moisson, Verneuil-Vernouillet, Viry-Châtillon se situent dans des sites plus ou moins dégradés par le creusement de sablières : elles comprennent des plans d'eau dont la superficie est déjà, dans certains cas, importante.
  - Enfin, Buthiers, près de la forêt de Fontainebleau, est la seule base uniquement terrestre.

\*  
\* \*

Elargissant une politique orientée surtout vers la protection des espaces boisés et vers l'aménagement des bases de loisirs, les actions figurées sur la carte "Trame Verte" font apparaître une triple novation :

- la conception d'un réseau articulé allant des espaces verts d'intérêt local aux grandes zones de l'espace naturel ;
- la complémentarité indispensable entre l'espace urbanisé et l'espace rural, ce dernier étant une des composantes de l'agglomération ;
- la politique des zones naturelles d'équilibre qui constitueront, dans la prochaine phase de mise en œuvre du schéma directeur, l'un des domaines privilégiés de l'action régionale.



## Chapitre 4

### Le cadre de vie : la composition du paysage urbain <sup>(1)</sup>

Toute ville s'exprime à travers un paysage. Aussi lorsqu'il s'agit d'organiser pour plusieurs décennies le développement d'une agglomération qui a pour nom Paris et que le paysage urbain ainsi mis en place va s'imposer à plusieurs générations, on doit se préoccuper des formes que prendra la ville et du cadre de vie qu'elle offrira.

Il serait illusoire de penser que, par la seule "nature des choses", la ville qui va se réaliser dans les années à venir sera fidèle à la grande tradition d'urbanisme dont elle est issue. L'histoire montre que la qualité des traits essentiels du paysage de Paris et de ses environs est le fait, non du hasard, mais d'une volonté constamment affirmée à travers les projets successifs qui l'ont organisé.

Dans la période plus récente, les moyens prévus pour contrôler et orienter la mise en forme de la ville n'ont pas donné les résultats escomptés. Il suffit, pour s'en convaincre, d'enregistrer les réactions qu'ont provoquées, en particulier à l'étranger, les changements qui ont affecté "l'image" de Paris - et qui sont dus, pour une bonne part, à des opérations ponctuelles qui n'étaient pas insérées dans un plan de mise en forme de l'ensemble. Un tel plan est d'autant plus nécessaire que les transformations actuelles de l'espace parisien, puissantes et complexes, mettent en cause sur de vastes étendues la qualité du paysage.

La place prise par l'environnement dans l'opinion publique et dans les préoccupations gouvernementales conduit à affirmer désormais que la croissance doit s'accompagner, dans le respect des équilibres du milieu, d'un progrès de la qualité de la vie. Cela se traduit dans le schéma directeur par l'énoncé de règles relatives au traitement des formes urbaines et à la "composition" du paysage, auxquelles une carte particulière est consacrée.

---

(1) Paysage : ce terme est pris non seulement dans le sens de perspective visuelle mais aussi de cadre de vie.



# A - LA MISE EN FORME DE LA VILLE ET SON ENVIRONNEMENT RURAL

## 1 - Le caractère du site

La région d'Ile-de-France présente un relief d'une élégante simplicité de lignes

Il se caractérise par :

- Un axe général nord-ouest-sud-est (et un axe secondaire perpendiculaire), qui correspond aux tracés du réseau hydrographique singularisant Paris et qui forme les voies naturelles de son développement.
- Un triple étagement de niveaux séparés par des talus :
  - un niveau de base correspondant au lit des vallées importantes (Seine, Marne, Oise) ;
  - un niveau médian qui ne se développe en larges terrasses qu'aux abords des axes fluviaux principaux ;
  - le niveau supérieur des plateaux dont la continuité est rendue sensible par les modes d'occupation du sol (la forêt souligne fréquemment les rebords de la surface culminante), même s'ils sont entaillés par le réseau hydrographique secondaire.

Ces formes sont de plus en plus altérées, sinon masquées, par les nouvelles masses urbaines (1). La "lisibilité" du site, d'autant plus nécessaire que l'espace urbain devient plus vaste et plus complexe, doit être préservée.

Paris a imposé une certaine perception esthétique de la ville, un certain rapport entre les formes urbaines et le site dans lequel elles prennent place. Ce dernier reste aujourd'hui encore une donnée essentielle qui préexiste aux formes bâties. Développer la ville dans son esthétique propre, c'est d'abord tenir compte des traits essentiels de son site.

Les formes de Paris se sont cristallisées au cours des siècles dans une longue évolution du rural à l'urbain. Mais l'expérience récente montre que les moyens techniques permettent de faire surgir dans le paysage un grand nombre de masses bâties, dont l'importance concurrence celle des masses géographiques et qui peuvent, si l'on n'y prend garde, dénaturer complètement le site.

Le contour des volumes constructibles doit donc être établi par référence aux volumes topographiques. Les berges et le talus du lit supérieur de la Seine imposent de définir avec précision une ordonnance des masses urbaines, dont des mesures réglementaires permettront d'assurer le respect. La troisième dimension du paysage urbain doit être considérée, non seulement à partir d'une vision au sol, mais encore à partir du réseau potentiel des relations visuelles entre les immeubles de grande hauteur.

---

(1) La dénivelée maximale en région d'Ile-de-France est de 120 mètres (soit la hauteur d'un immeuble de 40 niveaux) sur une distance de 1,5 km (entre le bois de Meudon et la Seine) ; la dénivelée moyenne entre la vallée et le rebord du plateau est de 60 mètres, soit la hauteur d'un immeuble de 20 niveaux.



De même que le schéma directeur renforce l'axe naturel Nord-Ouest/Sud-Est, de même la composition du paysage régional doit tenter de conserver ou d'accroître les formes topographiques, en particulier de la Seine, qui ne peut être traitée à la seule échelle de ses berges, et des lisières des massifs forestiers.

## **2 - La trame foncière, principe d'ordonnance des paysages**

La transformation est si générale que la sauvegarde des paysages urbains et ruraux ne peut plus être garantie par les techniques paysagères appliquées jusqu'ici. Celles-ci n'ont d'efficacité que pour la préservation ou la mise en valeur d'ensembles limités, relativement stables, et, par suite, maîtrisables par les ressources de l'art et du savoir-faire.

C'est pourquoi le contrôle du phénomène actuel d'évolution du paysage et de ses éléments implique la mise en œuvre d'une technique spécialement adaptée à ces processus. Cette technique découle de l'analyse des mécanismes effectifs de la transformation du paysage. C'est en contrôlant ces mécanismes, et en orientant leur dynamisme, qu'un résultat de meilleure qualité pourra être atteint.

Les recherches entreprises dans ce sens ont montré que ces mécanismes peuvent d'abord être appréhendés au niveau du parcellaire foncier. En effet, l'urbanisation spontanée, de même que les opérations de lotissement ou de remembrement, respecte les règles de division du sol. Le parcellaire foncier commande ainsi les formes globales et élémentaires du paysage rural et urbain.

En cohérence avec l'ordre foncier, essentiellement agraire, Paris et sa région bénéficient d'un ordre géométrique supplémentaire, exceptionnel et singulier, dû aux conséquences de l'établissement royal. La centralité, la fonction capitale de Paris, ont induit une organisation spatiale aux horizons infiniment plus vastes que la trame agricole : les grandes routes vers les frontières, le dessin des domaines aristocratiques, les forêts de chasse ont marqué très fortement les paysages parisiens. Beaucoup de ces tracés subsistent et constituent un réseau de voies qui s'appuie sur les lignes de force de la trame foncière et dont des ouvrages monumentaux soulignent les points forts.

Encore que sa valeur paysagère soit souvent dégradée, cette seconde trame, déchargée maintenant par le réseau autoroutier des fonctions de transport lourd à longue distance, offre un ensemble complexe, hiérarchisé, bien raccordé à la voirie locale. Elle retrouve sa valeur structurante pour l'organisation de l'espace car la recherche qui a présidé à son tracé a marqué l'esthétique de l'organisation spatiale de la région de Paris.

Enfin, à l'ordre foncier et à celui issu des tracés monumentaux s'est superposé, depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, le réseau fonctionnel des voies ferrées et autoroutières. Ouvrant dans l'espace parisien de nouvelles perspectives, créant de nouveaux pôles aux abords des carrefours de routes, ces voies déterminent un nouveau système de perception et d'usage de l'espace qui donne une dimension et une complexité supplémentaires à la région urbaine.

L'intégration des trois trames superposées du parcellaire foncier, des tracés monumentaux et des réseaux de circulation permet ainsi d'établir un canevas et donc un guide pour la mise en forme de la ville : il rend compte du passé et, puisqu'il sous-entend les décisions futures, établit le principe de leur cohérence.



## **B - LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA COMPOSITION DU PAYSAGE URBAIN EN RÉGION D'ILE-DE-FRANCE**

### **1 - Prendre en compte les nouvelles composantes de l'espace urbanisé**

L'urbanisation s'étend aujourd'hui à l'ensemble du site régional. L'occupation de ce bassin où confluent Seine, Marne, Oise et autres affluents de moindre importance est une réalité. Les villes nouvelles ont établi "Paris" sur les plateaux qui encadrent la coulée de la Seine et, ponctuant la périphérie du site, parallèlement à l'axe général sud-est-nord-ouest de celui-ci, confirment la direction traditionnelle de l'établissement urbain matérialisée dans l'axe Louvre-Défense.

La région urbaine s'identifie à une aire de très vastes dimensions et englobe des espaces encore perçus comme ruraux, et en fait déjà urbains. Nouvelles et anciennes positions de la ville, banlieue, grande banlieue, villes nouvelles et agglomérations secondaires, forment un réseau de grande échelle, complexe, diversifié, dont la cohérence des formes doit être assurée.

Mais aussi, et complétant ce dispositif, la politique des discontinuités régionales affirme clairement la volonté de composer l'entité urbaine d'espaces bâtis et non bâtis. Les zones naturelles d'équilibre, vouées au maintien d'un environnement agreste, sont en fait des parties indissociables de la région urbaine.

Il faut donc inscrire clairement sur le sol ce dispositif, notamment en marquant les transitions et les limites entre l'ensemble urbain et les zones rurales périphériques, les espaces urbanisés et les espaces ouverts, entre les diverses parties de l'agglomération elles-mêmes.

### **2 - Préparer les terrains aux mutations à venir**

Les espaces qui vont s'urbaniser ou se trouver au contact de zones construites vont connaître une profonde transformation de leurs paysages. Jusqu'ici, hormis les réserves foncières et la réalisation d'infrastructures dans les strictes limites des opérations programmées, rien n'organise les lieux où à plus ou moins long terme une telle mutation va intervenir. En rase campagne, comme dans les quartiers suburbains et urbains en mutation, les éléments nouveaux sont implantés dans un paysage dont l'unité est rompue par la brutale juxtaposition du nouveau à l'existant.

On doit donc concevoir des actions d'aménagement et des dispositions d'urbanisme qui prépareraient, à la façon d'une greffe, l'accueil des éléments nouveaux.

La maîtrise de l'aspect des futures formes urbaines doit s'assortir du contrôle de leur insertion dans le tissu existant, c'est-à-dire dans la trame foncière. Ceci exige des mesures qui portent à la fois sur l'emprise du projet, sur ses abords immédiats, sur ses horizons plus lointains.

Une simulation des effets écologiques des projets envisagés devrait permettre de minimiser les perturbations graves, et parfois irréversibles, des équilibres naturels. L'attention devrait porter en premier lieu sur les contacts entre zone urbaine et rurale, car les actions conduites de part et d'autre doivent se compléter et non s'annuler.



Particulièrement nécessaires sur les fronts forestiers, naguère établis dans la campagne et désormais voués à un enserrement urbain, de telles actions sont également souhaitables pour aménager les fronts ruraux et les pourtours des zones naturelles d'équilibre ainsi que le contact des grandes opérations telle la Défense, et des quartiers avoisinants, tel Puteaux, par exemple.

### **3 - Développer le réseau des "espaces urbains majeurs" de la capitale**

Formés de places, d'ensembles monumentaux bâtis ou plantés, les "espaces urbains majeurs" rythment la perception de la ville, mais plus encore exercent une fonction symbolique et renforcent le sentiment d'appartenance à une communauté. Ces grands espaces se trouvent pour l'essentiel dans le site historique de Paris, aux abords de la Seine. En périphérie, ils ne sont actuellement constitués que par les grands parcs des châteaux environnant Paris (Saint-Cloud, Grosbois...) et par les carrefours de voies qui en rayonnaient (la Défense, carrefour Pompadour, etc.).

Le réseau d'espaces majeurs de Paris a fait la qualité urbaine du centre historique et la force de son image de capitale. En prenant de nouvelles dimensions, la ville prolonge ce réseau, qui devra être étendu à tout le nouvel espace urbain en intégrant dans une ordonnance d'ensemble les nouveaux centres (villes nouvelles et pôles restructurateurs) et les principaux espaces monumentaux ou boisés de la périphérie.

Les points singuliers de ce réseau seront marqués par des édifices publics dominants. Les espaces libres qui les mettent en valeur devront recevoir des plantations en harmonie – par leur ordonnance comme par les essences utilisées – avec celles qui marquent les quartiers centraux.

Dans l'Est parisien, par exemple, on pourra développer un tel réseau à partir de la Place de la Bastille en le ramifiant : au nord, vers la Place de la Nation avec l'ensemble de Vincennes et Montreuil ; au sud, suivant le chenal de la Seine par Bercy, par la terrasse de Gravelle, dont le site devra être réhabilité. De cette terrasse s'esquisse une double orientation : suivant la Marne vers Noisy-le-Grand, Marne-la-Vallée et Jablines, Meaux, mais aussi le Bois Saint-Martin ; suivant la Seine vers Créteil, Grosbois, Sénart et Evry mais aussi Tigery.

### **4 - Organiser le nouveau jalonnement de l'espace parisien**

De même que le tracé sur le sol des voies et des ensembles monumentaux a jadis organisé les perspectives de l'espace parisien, les nouvelles perspectives de la ville peuvent être dessinées par le jalonnement aérien des constructions nouvelles.

La carte de composition urbaine indique des positions singulières de l'espace régional qui sont constituées soit par les traits marquants du relief, tels que buttes, crêtes, corniches, éperons, cols, boucles et confluent de rivières en plaine, soit par le faisceau des voies et leur convergence.

Parmi ces positions, les unes peuvent être accentuées par des constructions hautes notamment en certains points structurant la banlieue, tels que les centres des villes nouvelles ; d'autres en revanche devront être seulement plantées.



Dans l'espace parisien la plupart de ces éléments sont déjà constitués et leurs perspectives doivent être préservées. Les zones qui les environnent sont des secteurs sensibles dans lesquels les ouvrages et constructions devront, sauf présence d'un édifice public monumental, respecter l'échelle des paysages plantés ou bâtis existants.

## **C - LES PREMIÈRES ACTIONS DE COMPOSITION DU PAYSAGE RÉGIONAL**

### **1 - Les fronts urbains**

La première tâche est de matérialiser les limites de l'emprise de l'agglomération sur l'espace rural environnant, telle que la définit le schéma directeur. A l'échelle régionale, l'affirmation des positions des "fronts urbains" (1), appuyés sur les points forts du site, sera un des moyens propres à éviter l'urbanisation dans les zones de discontinuité urbaine.

Aux limites de l'agglomération, là où commence la campagne, les "fronts externes" forment les nouvelles "façades" de la ville. Ils devront donc être mis en forme de manière à exprimer ce caractère de limite organisée, et les opérations réalisées devront faire l'objet de dispositions de composition architecturale et urbaine concourant à cet effet. De plus, leur assise sur les zones rurales périphériques contiguës devra être traitée en "glacis", c'est-à-dire en vaste zone non bâtie s'appuyant sur des ensembles naturels.

En lisière des grands ensembles forestiers, qui font maintenant partie de l'agglomération, et spécialement dans les villes nouvelles où de tels contacts sont nombreux, les fronts bâtis devront être maintenus en retrait par rapport à la lisière des forêts afin de conserver une zone-tampon nécessaire à la bonne gestion écologique de celles-ci. Une transition paysagère et fonctionnelle pourra être assurée au moyen de jardins, de mails, ou de parcs.

Quant aux discontinuités locales ou régionales, le même principe de partage entre espaces bâtis et espaces ouverts conduit à traiter les "fronts internes" à l'aide d'éléments bâtis terrassés ou plantés arrêtés sur des positions topographiques claires afin d'affirmer sans ambiguïté la coupure qu'ils constituent.

---

(1) L'appellation de "fronts urbains" fait référence aux façades des masses bâties, soit sur la campagne, soit le long des berges, soit sur des espaces ouverts, ou encore à l'intérieur de l'agglomération, là où de larges espaces permettent de percevoir l'ensemble des bâtiments. Elle se réfère essentiellement à l'aspect visuel des formes bâties et exprime une notion différente de l'appellation de "fronts ruraux" figurant sur la carte de synthèse : cette dernière, relative à l'évolution de modes d'occupation du sol (et non à leur forme) indique par cette notion la nécessité de stabiliser l'extension de l'urbanisation dans la zone rurale, la forme de cette stabilisation pouvant être ou non celle de "front urbain".



## 2 - Les reliefs boisés

L'objectif est ici de valoriser la couronne forestière dont s'enorgueillit l'Île-de-France. Il s'agit de :

- reconstituer les terrasses qui, comme celle de Saint-Germain, permettront d'embrasser du regard la capitale. Près de Paris, la terrasse du bois de Meudon offre un intérêt comparable ; dans Paris même, la terrasse de Gravelle peut être traitée de manière à restituer la vue sur les vallées de la Marne et de la Seine amont.
- traiter les fronts forestiers en lisière des urbanisations futures et particulièrement au contact des villes nouvelles (bois Notre-Dame et de la Grange, forêt de Sénart, bois Saint-Martin et forêt de Crécy, etc).
- créer des aménagements verts et des reboisements dans les zones *non aedificandi* (par exemple, zone verte entre les aéroports du Bourget et Charles-de-Gaulle). Le bois de Vincennes, réhabilité, pourrait être au centre d'une composition urbaine du triangle de l'Est parisien.

## 3 - Le chenal de la Seine

Le site de l'agglomération de Paris est marqué par le paysage du fleuve, de ses berges, de ses îles, qu'il convient de mettre en valeur et même de réhabiliter.

Naguère occupé par des cités suburbaines, l'espace bâti dans le chenal du fleuve atteint maintenant une densité analogue à celle de Paris. Dans ce chenal les entités locales (1) se sont mises en place dans des sites géographiques individualisés (ainsi Gennevilliers, dans une boucle, Suresnes, au pied d'un coteau, etc.) et certaines d'entre elles ont déjà pris des formes urbaines d'une puissance notable.

Il convient d'orienter ces formes en fonction de trois objectifs :

- restaurer au sein de la banlieue les entités existantes et en développer d'autres en tenant compte du nouveau "découpage" de l'espace par les réseaux autoroutiers,
- les intégrer à l'agglomération centrale en continuant à y développer le système d'espaces urbains, de plantations alignées, de discipline architecturale qui fait la qualité urbaine de Paris,
- organiser leurs masses bâties de manière à mettre en évidence l'espace du chenal fluvial, avec son triple étagement de berges, talus et terrasses, en n'atteignant pas normalement des hauteurs supérieures à celles de l'agglomération centrale.

---

(1) Par "entités locales" on entend des ensembles dont le caractère principal est de constituer des unités de vie urbaine.



L'action consistera donc à souligner les traits essentiels du relief et du site naturel, et, en premier lieu, du chenal de la Seine et de ses affluents par une délimitation du contour des volumes construits qui en accentue les caractères. La composition volumétrique doit s'attacher tout particulièrement aux lignes de rupture de pente et aux zones de retournement du relief pour maintenir les caractéristiques du site, et protéger les perspectives qui y ont été aménagées. Ainsi, le cœur du triangle Invalides-Ecole Militaire-Montparnasse, visuellement très fragile, ou Belleville-Nation-Bercy, qui se situent à l'est dans l'arrière-plan de Notre-Dame, doivent faire l'objet d'une attention particulière.

#### **4 - Les réseaux autoroutiers**

Ces réseaux doivent permettre une perception claire de la ville dans ses accès, ses localités, ses centres, ses carrefours.

Les réseaux autoroutiers forment un système de pénétration de l'espace qui donne une vision nouvelle de la ville. Aux abords de celle-ci, il convient d'éviter les paysages de faubourg et de zone industrielle. Les zones d'activité ne doivent donc pas border les autoroutes, sauf par des ensembles ponctuels, bien individualisés. A l'intérieur de l'espace urbanisé, des dispositions paysagères et architecturales doivent servir à mettre en évidence la forme, les limites des quartiers ou des ensembles traversés, afin de favoriser leur identification. Le réseau des espaces majeurs qui complètent et enrichissent ce dispositif contribue également à en renforcer la lisibilité.

Les autoroutes, dès qu'elles pénètrent dans l'espace construit, doivent être traitées comme des axes urbains comportant notamment des plantations d'alignement. Partout où l'on dispose de la place suffisante, la coulée de l'autoroute doit être aménagée pour garder un caractère d'espace ouvert.

Quant aux carrefours et points d'échange, la perception de leur entourage visuel devra permettre leur identification immédiate. Ces points favorisant la localisation de masses bâties importantes, le traitement de celles-ci, par son caractère monumental, soulignera ces "nœuds" singuliers de la ville.

## **D - COMMENTAIRE DE LA CARTE**

Cette carte met en évidence l'enveloppe des volumes qui constitueront les grandes structures morphologiques des paysages naturels et bâtis de Paris et de ses alentours. Elle attire l'attention sur le nouveau système de perception de l'espace engendré par les réseaux routiers et autoroutiers existants et prévus et signale les principaux points sensibles de ce réseau. Enfin elle trace un canevas foncier et viaire, indique des points ou des zones singulières, du fait de leur valeur de repères dans la compréhension de l'agglomération, ou de leur sensibilité particulière à l'effet des opérations qui pourraient y prendre place.



## 1 - LES FORMES SUPÉRIEURES DES PAYSAGES ET LES MOYENS DE LEUR ORGANISATION

Elles sont indiquées par des symboles noirs (hachures, tiretés et pointillés) que leur origine soit d'ordre naturel (colline...) ou bâti (la Défense...).

Ces symboles sont surchargés d'une couleur selon le moyen dominant prévu pour les organiser :

- bleu : organisation devant se réaliser à l'aide de masses bâties,
- vert : organisation devant se réaliser par des plantations.

La couleur ne décrit donc pas un paysage existant mais un mode d'action sur ce paysage. Sont ainsi représentées sur la carte des zones à structurer :

- Par les masses bâties et leur accompagnement végétal et à l'aide de :
  - a) Constructions étagées (hachures noires, larges, surchargées en bleu). Ces constructions peuvent représenter, soit la mise en valeur d'un versant naturel (tel Montmartre), soit des constructions dont la progression des hauteurs est organisée suivant un pan oblique (tels les immeubles pyramides d'Evry).
  - b) Talus bâtis (hachures noires, étroites, surchargées en bleu). Cette notion, marquant des variations de volume moindres que la précédente, indique le plus souvent un talus naturel dont il faut maintenir la perception à travers les bâtiments qui l'occupent, ou un changement de niveau dans la hauteur des constructions destiné à mettre en valeur la forme choisie.
  - c) Fronts bâtis ordonnancés (tireté noir, surchargé en bleu). Destinés à affirmer une limite, ils organisent les masses bâties pour une perception d'ensemble, le plus souvent de loin, et recherchent un effet "de façade" (telle la rue de Rivoli sur les Tuileries).
  - d) Zones de front des villes nouvelles (carrés noirs disposés en quinconce). Principales zones opérationnelles aux limites de l'agglomération, elles organisent le contact avec les zones rurales et marquent la première perception de la ville.
- Par les masses plantées et à l'aide de :
  - a) Versants et talus principaux (hachures noires, larges, surchargées en vert). Ce sont les reliefs importants du site de la région dont le caractère planté doit être protégé ou développé (Butte de Corneilles ou versants de la vallée de Chevreuse).
  - b) Autres talus (hachures noires, étroites, surchargées en vert). Ils représentent des étagements des reliefs principaux, ou des reliefs de moindre amplitude, à mettre en valeur.
  - c) Paysagement des berges (pointillés noirs). Une grande partie des berges de fleuves n'ayant pas encore été aménagées, ce symbole signale l'importance d'une action dans ce sens.
  - d) Alignements plantés (pointillés noirs surchargés en vert). Le plus souvent disposés sur des axes matérialisés par des voies, ils soulignent une action spécifique de plantation dans un paysage rural sur des tracés importants du canevas de mise en forme.



- e) Alignements plantés principaux (tireté noir surchargé de vert). Destinés à organiser l'environnement planté des voies ou à traiter des limites sous forme de mails ou d'autres dispositions. Ils se composent de une ou plusieurs rangées d'arbres de haute taille et constituent le mode d'action principal dans la zone urbaine.
- f) Fronts ou corniches boisés (tireté vert et blanc). Leur position au couronnement de reliefs leur confère une importance particulière en amplifiant l'effet d'environnement forestier qui est un des traits essentiels du site. Ils comprennent des ensembles plantés déjà organisés, telle la corniche de Saint-Germain, ou à mettre en valeur, tel le plateau de Palaiseau.

## 2 - LES VUES NOUVELLES SUR L'AGGLOMÉRATION A PARTIR DES AUTOROUTES

- Le réseau routier principal (figuré en mauve pâle).
- Les perspectives s'ouvrant à partir de ce réseau (traits violets) Elles désignent les principales parties du tracé offrant des vues sur la ville. Ces points sont essentiellement déterminés par le franchissement de reliefs importants, vallées ou versants.
- Les principales zones de convergence autoroutière (pastille ronde de pointillés noirs). Destinées à être perçues par un grand nombre de personnes du fait de la concentration des voies autoroutières, elles constituent des lieux importants pour la formation de l'image de la ville et leur aménagement nécessite un soin particulier.
- Les grands accès autoroutiers vers l'agglomération (triangle de pointillés noirs). Autres lieux privilégiés où la ville se découvre pour la première fois sur ses frontières (autoroute de l'Est à Marne-la-Vallée) ou dans son agglomération centrale (boucle de Gennevilliers au débouché de la butte de Sannois).

## 3 - LES ZONES D'AMBIANCE PAYSAGÈRE PRINCIPALE

Elles identifient des zones en fonction d'un caractère paysager dominant, qu'il résulte de la morphologie (exemple : vallon) ou de l'occupation de l'espace (exemple : paysage urbain).

- Les cours d'eau et leurs abords (fond bleu). Le cours d'eau, qui englobe berges et îles, est ici l'élément organisateur de la mise en forme du paysage.
- Les vallons (fond bleu pâle). Formés par les affluents des rivières principales (Yerres, Mauldre...), ils déterminent dans le site des espaces visuellement fermés très sensibles à l'urbanisation, en particulier sur leurs versants.
- Les zones de paysage urbain (fond blanc) où l'environnement urbain va se concrétiser.
- Les zones de paysage rural (fond vert pâle) désormais à préserver dans leur caractère et en tant que zones naturelles d'équilibre.



- Les zones d'agglomération suburbaine (fond bleu-vert) où l'urbanisation ne doit pas être perçue comme une excroissance de l'agglomération, mais au contraire comme une partie intégrante du paysage rural ou forestier dans lequel elle se situe.
- Les zones de paysage forestier (fond vert). Elles comprennent les forêts et leurs abords, et des ensembles ruraux où la perception de l'ambiance forestière est la caractéristique principale.

#### 4 - LES PRINCIPAUX REPÈRES QUI JALONNENT LA VILLE

- Le centre ancien de Paris (fond bleu foncé) délimite le site original de la cuvette à partir duquel l'agglomération s'est développée.
- Les centres urbains principaux (carrés rouges). Pôles de concentration d'activités complexes (centres des villes nouvelles et pôles restructurateurs), ils doivent recevoir une mise en forme permettant de les identifier clairement.
- Les repères monumentaux (carrés bleus). Ils représentent des bâtiments ayant une forte importance symbolique (Panthéon, Arc de Triomphe...) ou intéressants pour les positions de site qu'ils occupent et propices à une mise en valeur (les forts).

#### 5 - LE CANEVAS FONCIER ET VIAIRE (traits fins noirs)

Appuyé sur des éléments matériels de l'espace (limites foncières, voies, reliefs, etc.), il organise et guide le choix des tracés pour la mise en forme du paysage.

#### 6 - LES POINTS SIGNALÉS POUR LEUR POSITION TOPOGRAPHIQUE SINGULIÈRE (ronds verts)

Ils attirent l'attention sur des lieux où toute modification d'occupation aura des répercussions de grande portée. Ainsi toute opération tendant à fermer le "col" entre Montmartre et les Buttes Chaumont modifierait radicalement le site de la cuvette de Paris. De même sur les collines de Vaujours, la suppression du couvert forestier urbaniserait les horizons de la plaine de France.

La carte met ainsi en lumière la nécessité d'aborder maintenant les trois actions qui commandent le succès de la composition urbaine :

- Une politique de développement massif des plantations à caractère urbain, élément essentiel d'une amélioration de l'environnement proche des citadins ;
- Un traitement des points sensibles du nouveau système de parcours et de perception de l'espace, générateurs de l'image de la ville ;
- Le respect de l'ordre géomorphique de la région urbaine de Paris qui a façonné les valeurs patrimoniales du paysage et est le garant de la continuité et de la cohérence des formes anciennes et nouvelles.



Cette carte ne constitue pas un document de protection des sites, et ne se substitue pas aux dispositions existant en ce sens, mais vise à prendre en compte le dynamisme et les mécanismes de la transformation du paysage naturel et bâti. Elle met en évidence, pour ceux qui auront à contrôler cette transformation, en particulier sur le plan local, les structures principales qui déterminent les formes de ce paysage.

L'objet des dispositions qu'elle figure n'est pas de proposer ou d'imposer un projet mais d'amorcer un processus qui devra être complété par des mécanismes plus détaillés de contrôle de l'évolution du cadre de vie régional.



## Chapitre 5

# Orientations pour une première phase

Préserver l'avenir à l'échéance de 30 ans, l'organiser à l'échéance de 10 ans, telle est la double fonction du schéma directeur. Mais, à cet égard, la mise en œuvre des textes d'application de la loi d'orientation foncière, qui prévoient qu'"un des documents graphiques présente les éléments essentiels d'une première phase du parti d'aménagement", comporte, compte tenu des caractères particuliers du schéma directeur de la région d'Ile-de-France, une double difficulté.

Par suite des conditions, précédemment rappelées, d'élaboration de ce schéma, cette première phase est en réalité la seconde, puisque le parti d'aménagement régional a déjà derrière lui une décennie d'application, qui a permis, comme on l'a rappelé, d'en vérifier le bien-fondé.

S'agissant d'une agglomération comme la région d'Ile-de-France, il est sans doute plus difficile d'en dessiner l'image à un terme relativement court (1985) plutôt qu'à une perspective plus éloignée (2000). En effet, la lenteur de réalisation des grands projets d'aménagement urbain fait que l'image future ne sera vraiment différente de l'image actuelle que si l'horizon est suffisamment lointain. D'autre part et surtout, la dimension et la complexité des problèmes imposent d'intervenir sur l'ensemble de la région d'Ile-de-France, sans pouvoir définir les priorités par zones ou par secteurs qui peuvent être fixées pour une agglomération de taille plus réduite.

Sous cette double réserve, la carte "Orientations pour une première phase" dessine dans la mise en œuvre du schéma directeur une étape 1975-1985 ou 1990 autour de trois éléments essentiels :

- une stratégie différenciée pour atténuer le déséquilibre habitat/emploi,
- l'exécution d'un programme prioritaire d'infrastructures de transports,
- une seconde phase de réalisation des villes nouvelles.



## A - UNE STRATÉGIE DIFFÉRENCIÉE POUR ATTÉNUER LE DÉSÉQUILIBRE HABITAT-EMPLOI

Compte tenu de l'ampleur des changements intervenus au cours de la décennie écoulée, la période 1975-1985 apparaît comme une période charnière dans la mise en œuvre des politiques de contrôle de la croissance de la région d'Ile-de-France et de correction de déséquilibres internes, dont les plus importants concernent la répartition de l'habitat et de l'emploi.

Surplus d'emploi dans Paris, sous-emploi critique à la périphérie, discordance des développements entre l'Est et l'Ouest de la région, inadéquations locales entre les catégories d'emplois et les catégories d'actifs affectent très vivement à la fois les habitants de l'agglomération, auxquels ils imposent des déplacements domicile-travail souvent longs et inconfortables, et les collectivités locales, en raison de leurs répercussions sur la fiscalité locale et sur la demande de transports.

Ces déséquilibres sont le résultat de multiples mutations : dépeuplement rapide de Paris et de la proche banlieue, désindustrialisation de l'agglomération centrale au profit de la décentralisation en province mais aussi du desserrement dans les zones d'activités périphériques, notamment celles des villes nouvelles, concentration des activités de bureau à Paris et dans la proche banlieue Ouest, diminution rapide à Paris du parc de logements accessibles aux ménages de revenus modestes, etc.

Le contrôle de ces mutations fait appel à des mesures réglementaires (définition des C.O.S.), financières (redevances) ou fiscales (réforme de la patente) qui ne sont pas du ressort du schéma directeur. Cependant le parti d'aménagement proposé contient en filigrane, comme l'a montré le chapitre consacré à la zone centrale, des stratégies de développement adaptées aux différents secteurs géographiques de la région.

Dans la prochaine phase de mise en œuvre de ce parti d'aménagement, ces stratégies doivent être appliquées dans le souci prioritaire de corriger, et en tout cas de stabiliser, les déséquilibres habitat/emploi. C'est ainsi que la carte, indiquant le sens général des évolutions souhaitées et laissant aux S.D.A.U. le soin de préciser le détail des actions proposées et les limites des secteurs auxquels elles s'appliquent, désigne quatre zones :

1) une zone de **stabilisation** (figurée en gris clair). Ce terme correspond au souci d'empêcher l'aggravation du déséquilibre habitat/emploi : il implique, non de bloquer systématiquement la construction dans ces secteurs, mais de maintenir leurs formes et leurs fonctions actuelles.

Ceci conduit notamment :

- à éviter la création de nouveaux emplois dans le centre de Paris, en y contrôlant la construction des bureaux neufs et le renouvellement et le desserrement du parc de bureaux anciens.
- à limiter l'augmentation de la population dans les zones d'habitat pavillonnaire, où l'éloignement par rapport aux centres d'emplois, la qualité du site et des formes d'habitat justifient les politiques restrictives en matière de construction nouvelle.



2) La zone de **renouvellement** du patrimoine résidentiel et industriel (figurée en gris moyen), qui intéresse les quartiers périphériques Est et Sud de Paris et la banlieue proche, répond à la préoccupation de ne pas voir se généraliser les grandes opérations de rénovation qui ont marqué la décennie antérieure. La sauvegarde des équilibres socio-économiques fragiles de ces secteurs implique le freinage de la désindustrialisation et de la densification des espaces libres, ou libérés, ou faiblement occupés.

La mise en valeur des centres existants et le renouvellement des quartiers vétustes par des actions de rénovation et/ou de réhabilitation impliquent le maintien de la population de ces secteurs dans son importance et sa diversité. L'échec en ce domaine signifierait non seulement la baisse de la population – et donc l'augmentation du surplus global d'emplois de la zone centrale –, mais encore l'inadéquation des emplois offerts et de la population résidante.

Le contrôle du marché des bureaux s'inscrit dans la même perspective.

Il convient toutefois de souligner la situation particulière du secteur Sud-Est de Paris, au point de convergence d'un faisceau de voies ferrées particulièrement important et notamment relié à trois villes nouvelles (Marne-la-Vallée, Melun-Sénart, Evry). La mise à jour du schéma directeur, si elle a conduit à abandonner le projet de pôle d'emplois et de services "gare du Nord – gare de l'Est", maintient l'option d'un tel pôle sur le secteur "gare de Lyon".

Cependant, que ce soit dans le secteur Sud-Est ou le secteur Nord (la Villette en particulier), la priorité doit être le rattrapage des déficits locaux en équipements (notamment en espaces verts) et la réalisation de logements sociaux dans le but de limiter la diminution de la population parisienne (et plus précisément de la population à revenus modestes).

3) La zone de **restructuration** (figurée en gris foncé) est celle où les actions d'aménagement cherchent à rompre avec les structures radio-concentriques de l'agglomération, avec la dépendance de la banlieue vis-à-vis de Paris sur le plan des services et de l'emploi, et ce, dans des secteurs où les infrastructures et les équipements existants sont inadaptés, compte tenu de l'importance des populations concernées.

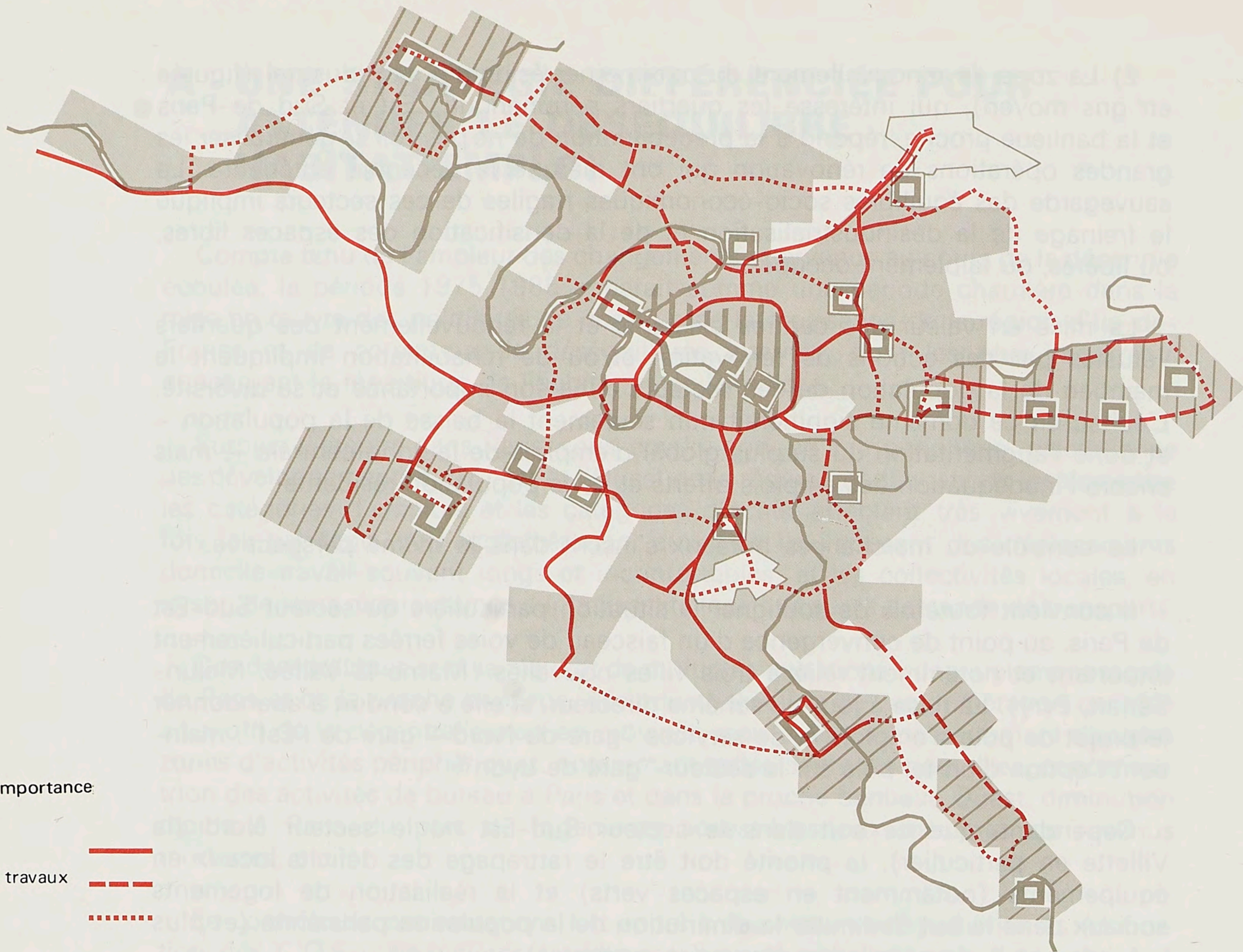
La réalisation des pôles restructurateurs, déjà largement engagée, et qui doit conduire dans la seconde phase d'application du schéma directeur à la constitution de véritables centres urbains, aptes à desservir plusieurs centaines de milliers d'habitants, constitue une des actions prioritaires pour le rééquilibrage en banlieue.

Sur le plan des transports, cette orientation doit se traduire par la réalisation de rocades (routes et transports en commun en site propre) introduisant dans ces secteurs des relations tangentiels susceptibles, à terme, de modifier en profondeur le fonctionnement de la banlieue. Ainsi est proposée la réalisation dès 1985-1990 de A 86 en totalité et des premiers éléments de transport en commun de rocade.

Parallèlement, le rattachement des pôles restructurateurs au réseau métropolitain doit conforter leur position sur le marché des bureaux.

4) Enfin, la zone d'**extension canalisée** (figurée en hachures diagonales grises) marque la volonté, qui inspire un des aspects essentiels du parti d'aménagement,





Liaisons d'importance régionale

- en service
- en cours de travaux
- à réaliser

OPERATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE LIEES A LA PROCHAINE PHASE  
DE MISE EN ŒUVRE DU PARTI D'AMENAGEMENT REGIONAL (1985-1990)



Liaisons d'importance régionale

- en service
- en cours de travaux
- à réaliser

ligne bénéficiant dans Paris de la réalisation des "interconnexions" RATP - RER - SNCF

Echelle 1/500 000

0 5 10 15 km



d'enrayer une dispersion de l'habitat et de l'emploi qui provoquerait l'augmentation des distances domicile-travail et l'incapacité du système de transports à assurer les déplacements qu'elle engendrerait.

Cette option a pour principal support la réalisation prioritaire des infrastructures de transport routières et ferrées reliant les villes nouvelles au centre d'affaires de Paris, mais aussi aux zones d'habitat et aux centres d'emplois et de services voisins : les rocades A 86 et A 87, et les liaisons "tangentiels" de transport en commun en site propre.

Elle comporte également la nécessité de mettre en œuvre au plus tôt la politique des zones naturelles d'équilibre susceptible de maintenir l'activité agricole dans les espaces ruraux situés au contact des axes préférentiels d'urbanisation et d'y limiter les constructions en fonction de la capacité résidentielle des bourgs et villages existants. Ceci entraîne le report sur les villes petites et moyennes de la périphérie (hachures verticales grises) de l'urbanisation diffuse exclue désormais dans les zones naturelles d'équilibre. Mais l'équilibre actuel entre emploi et population de ces villes serait vite détruit si leur rythme de croissance s'accélérait. C'est donc un développement particulièrement modéré qui doit être retenu pour cette deuxième période d'application du schéma directeur, où le desserrement des activités au profit de ces agglomérations demeurera vraisemblablement limité.

Quant aux villes nouvelles, elles constituent l'action-clé dont dépend le rééquilibrage de l'emploi et de l'habitat dans la zone périphérique, et un paragraphe particulier leur est consacré.

## **B - L'EXÉCUTION D'UN PROGRAMME PRIORITAIRE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS**

Un certain nombre d'infrastructures doivent exercer, dans la stratégie qui vient d'être définie, un effet d'entraînement qui conduit à les retenir pour la prochaine phase de mise en œuvre du parti d'aménagement.

1) S'agissant du réseau routier (cf. figure 18), il convient tout d'abord, en continuité avec les opérations programmées au VI<sup>e</sup> plan, d'achever les liaisons autoroutières entre les villes nouvelles et la zone centrale, qui seront détaillées au paragraphe C ci-après.

En outre, seront réalisées les autoroutes A 14, entre la rocade A 86 et La Défense, A 3, entre A 87 et l'échangeur de Rosny, et A 16 entre A 1 et A 86 (maillon d'échange entre voies rapides urbaines).



Afin de réorganiser les flux de transport de banlieue à banlieue, il convient également :

- d'achever dans sa totalité le bouclage de l'autoroute A 86,
- d'engager les travaux de l'autoroute A 87, notamment au nord entre A 15 et F 2 et au sud entre Palaiseau et B 5,
- d'entreprendre l'axe entre la vallée de Montmorency et l'aéroport Charles-de-Gaulle, c'est-à-dire les autoroutes F 15, G 15 et A 87 dans sa partie nord (cf. ci-dessus).

Enfin, seront assurées des liaisons de grande banlieue, notamment G 4 entre A 4 et F 2, F 6 entre F 5 et A 10, et d'évitement de la zone agglomérée, en particulier C 13 entre la vallée de la Seine et Cergy.

2) En ce qui concerne les transports ferrés (cf. figure 19) seront tout d'abord menées à bien les opérations d'interconnexion, qui permettront l'organisation des dessertes radiales entre les villes nouvelles et Paris ainsi que l'accessibilité aux aéroports.

Il s'agit essentiellement de l'achèvement du tronçon du R.E.R. Est-Ouest, des travaux d'interconnexion des réseaux S.N.C.F. (faisceaux Nord et Sud-Est) et R.A.T.P. (ligne de Sceaux – R.E.R. Est-Ouest) au Châtelet et à la gare du Nord, de la liaison Invalides-Orsay, du prolongement du R.E.R. Vallée de la Marne au-delà de Noisy jusqu'à Jossigny et de l'antenne S.N.C.F. de Cergy jusqu'à Puteaux, avec interconnexion sur le R.E.R. Ouest-Est à Nanterre.

Il convient également :

- de prolonger à l'extérieur de Paris les lignes du métropolitain destinées à desservir les pôles d'emplois et de services de la banlieue ;
- de développer les transports collectifs en site propre sur les principales liaisons tangentiels, notamment sur les tronçons vallée de Montmorency – la Défense ; la Défense – Saint-Quentin-en-Yvelines ; Nogent – aéroport Charles-de-Gaulle ; Noisy-le-Grand – pôle d'Orly-Rungis ;
- de compléter les dessertes ferrées radiales par l'ouverture d'une nouvelle liaison entre Ermont et la gare des Invalides, qui utiliserait sur une partie importante de son tracé des infrastructures existantes (lignes de Gennevilliers et petite ceinture).

Ces opérations ne constituent pas la totalité des infrastructures à engager pour une nouvelle phase de réalisation du schéma directeur, mais sont essentielles, par leur effet d'entraînement, dans la mise en œuvre du parti d'aménagement régional. D'autres opérations, d'intérêt plus local ou visant à améliorer la qualité des dessertes existantes, devront également être prises en compte lors de l'élaboration des programmes d'investissements.



## C - UNE SECONDE PHASE DE RÉALISATION DES VILLES NOUVELLES

Pari en 1965, les cinq villes nouvelles sont aujourd'hui une réalité et la carte met en valeur – figuré avec la même légende que sur la carte de synthèse – l'impact qu'elles représentent en matière de zones d'habitat, de zones d'activités, de centres de services et d'infrastructures de transport.

Encore faut-il, pour que les résultats soient à la mesure des espoirs soulevés et des efforts engagés, que le développement des villes nouvelles les rende aptes à assumer les trois fonctions qui leur ont été assignées : polariser l'extension de la zone agglomérée, participer au rééquilibrage de l'emploi dans la zone périphérique et constituer de "vraies villes", capables de rompre le monocentrisme de la région d'Ile-de-France et d'affranchir la banlieue de la dépendance vis-à-vis de Paris.

La décennie qui s'achève, si elle a prouvé que ce parti n'était pas irréaliste, a également montré les difficultés, plus grandes que prévu, de la phase de démarrage et la lenteur, due notamment au retard de la réalisation de leurs dessertes extérieures, de la "montée en régime" des villes nouvelles (1). Celles-ci n'ont pas encore atteint le seuil critique qui permettrait d'envisager qu'à l'avenir elles puissent rattraper seules le retard accumulé et répondre par leurs propres moyens aux objectifs rappelés ci-dessus.

Faisant suite à cette période de "démarrage", la décennie 1975-1985 apparaît à cet égard déterminante. C'est dans les années qui viennent que les villes nouvelles vont, de façon décisive, prendre forme, et forger leur "image". Si les espoirs éveillés par les premières réalisations devaient être déçus, cela compromettrait sans doute définitivement non seulement le sort des villes nouvelles elles-mêmes, mais aussi les chances d'un aménagement coordonné de la région d'Ile-de-France.

Le capital investi permet aujourd'hui aux villes nouvelles de représenter une importante capacité de développement. C'est de ce développement qu'il convient de préciser le rythme et le contenu.

On a coutume pour ce faire de raisonner en termes de "chiffres cibles" et essentiellement d'"objectifs de population" à un horizon donné. En fait, faute de définir les réalisations qu'ils recouvrent – cité dortoir ou ville nouvelle – ces chiffres sont de fausses garanties. Ce qui importe, c'est d'évaluer la part qui doit revenir aux villes nouvelles dans les différents domaines de l'aménagement régional pour qu'elles puissent assurer, effectivement, les fonctions qui leur incombent.

Ainsi, pour que les villes nouvelles contribuent réellement à canaliser l'urbanisation, on est conduit à proposer, compte tenu de l'expérience de la décennie écoulée, qu'elles accueillent au moins l'équivalent de la moitié de la croissance de la population de la zone extérieure (2). Le renouvellement du parc représen-

(1) C'est ainsi que l'objectif de construction de 25 000 logements par an à la fin du VI<sup>e</sup> Plan dans les villes nouvelles n'a pas été réalisé. De ce fait, même si elles ont connu un taux de croissance très élevé (+ 7,1 % par an entre 1968 et 1975), elles n'ont accueilli qu'un peu moins du cinquième de l'accroissement démographique de la grande couronne.

(2) La zone extérieure peut se définir par opposition à la zone centrale de l'agglomération, où les problèmes se posent essentiellement en terme de renouvellement du patrimoine immobilier : elle comprend, de façon simplifiée, la partie de l'agglomération située au-delà de A 86.



tant dès aujourd'hui près de la moitié de la construction neuve, c'est environ 25 % de la construction annuelle de logements qu'il faudra localiser en ville nouvelle.

De même, il n'y aura un rééquilibrage significatif de l'emploi que si l'on crée en ville nouvelle, dans cette seconde phase, au moins un emploi pour chaque nouvel actif. L'évolution constatée au cours des dernières années conduit à retenir, pour la prochaine décennie, un objectif ambitieux : accueillir dans les villes nouvelles la moitié des surfaces de zones industrielles effectivement commercialisées – ce qui suppose, au moins pour les cinq prochaines années, que les nouvelles zones industrielles à créer en région d'Ile-de-France soient pour les 2/3 localisées en ville nouvelle – et le quart des surfaces de bureaux effectivement occupées – ce qui suppose parallèlement qu'elles bénéficient au moins de 1/3 des surfaces de bureaux neufs agréés. S'il n'en était pas ainsi, il s'ensuivrait un déséquilibre préoccupant, et sur le plan global de la région d'Ile-de-France et sur le plan interne à chaque ville nouvelle.

Certes ces objectifs constituent des orientations que les programmes élaborés dans le cadre des plans quinquennaux devront préciser. Ils marquent néanmoins l'ampleur de l'effort à accomplir, en définissant le niveau de solidarité régionale nécessaire pour que les villes nouvelles jouent pleinement leur rôle dans la stratégie régionale de rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi.

Mais ceci ne suffira pas à garantir la qualité du cadre de vie qu'offriront les villes nouvelles, ni la capacité de rayonnement de leur centre urbain.

C'est cette préoccupation qui a été à l'origine de la séparation des circulations piétons-voitures, notamment dans les centres, du développement des transports internes en site propre, du soin porté à la réalisation des zones d'emplois, des opérations d'habitation et des premiers éléments du centre, de l'ouverture au public d'espaces verts ou boisés, c'est-à-dire d'un aménagement faisant une large part à des conceptions originales ou à des technologies nouvelles. Cet effort doit demeurer un objectif prioritaire pour la décennie à venir.

Aussi une réelle priorité doit-elle être reconnue aux villes nouvelles dans le domaine des équipements universitaires et des établissements d'enseignement et de recherche (tels que par exemple l'Institut National des Langues et Civilisations Orientales). C'est ainsi que les constructions nouvelles intéressant les universités et établissements d'enseignement supérieur dont la localisation en région d'Ile-de-France sera jugée indispensable en fonction de l'évolution prévisible des effectifs d'étudiants, devront être réalisées strictement dans les villes nouvelles. Une priorité analogue devra leur être accordée s'agissant des hôpitaux (réalisation de ceux prévus à Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines et Noisy-le-Grand) et des lycées.

Parallèlement, puisque le rayonnement des villes nouvelles, mais aussi leur capacité de développement, dépend pour une large part de la qualité de leur desserte, devra être assurée rapidement la réalisation des infrastructures de transports qui les concernent, et qui sont énumérées ci-après :

Pour Cergy-Pontoise, la réalisation de A 15 la reliant à Paris ; de l'axe A 88 – F 15 – G 15 – A 87 l'ouvrant sur le nord vers Charles-de-Gaulle ; de C 13 permettant une liaison vers Mantes et au-delà vers la Basse-Seine ; l'aménagement et le prolongement à l'intérieur de la ville nouvelle d'une liaison Cergy-Défense par Achères assurant la relation directe avec Paris (Châtelet) via le R.E.R.



Pour Evry, la réalisation de F 6 lui assurant un débouché direct vers l'Ouest, de A 6 - A 87 vers l'est et le sud-est ; l'aménagement des correspondances à Juvisy et l'interconnexion des réseaux S.N.C.F. et R.A.T.P. à la gare de Lyon, qui amélioreront la liaison Evry-Paris.

Pour Marne-la-Vallée, la réalisation de A 4 la reliant à Paris, ainsi que le prolongement de A 3 et son maillage sur A 4 par A 87, qui facilitera également son débouché vers le nord ; l'extension du R.E.R. jusqu'à Torcy, puis Jossigny.

Pour Melun-Sénart, l'aménagement de F 5 et de son débouché au nord par A 87 vers A 6 ou vers A 4, lui assurant des liaisons vers Paris et le nord-est, F 6 lui ouvrant un débouché vers l'ouest. Comme Evry, cette ville nouvelle bénéficiera directement des aménagements réalisés dans Paris (interconnexion, réaménagement de la gare de Lyon).

Pour Saint-Quentin-en-Yvelines, la réalisation de A 86 permettant la liaison avec le pôle de la Défense et décongestionnant A 13 l'aménagement et le prolongement jusqu'au centre de la ville nouvelle de la ligne des Invalides (raccordée à la gare d'Austerlitz) ; la création d'une liaison ferrée avec la Défense (en utilisant les infrastructures existantes).

Aujourd'hui, les conditions administratives, foncières et techniques sont réunies pour permettre d'imprimer aux villes nouvelles un rythme de croissance suffisant pour qu'elles soient aptes à jouer le rôle déterminant qui leur revient. Pour ce faire, celles-ci devront constituer, en l'espace de quelques années, un patrimoine urbain (équipements, services, logements) que les villes traditionnelles ont mis 50 ou 60 ans à créer ou à amortir.

Cette situation exceptionnelle justifie des mesures exceptionnelles. Le temps n'est plus à l'élaboration d'une politique des villes nouvelles mais à celui de la mobilisation des moyens à mettre en œuvre pour que soit sauvegardé et valorisé le potentiel qu'elles représentent, et pour que soit utilisé au mieux le moyen d'action déterminant qu'elles constituent dans la mise en œuvre du schéma directeur.



L'esquisse d'une nouvelle phase de réalisation du schéma directeur a permis de préciser les orientations générales des politiques sectorielles (habitat, activités, transport), qui devront être mises en œuvre durant la décennie qui s'ouvre. Son but n'est pas d'être exhaustive mais de mettre en évidence les orientations ou programmes qui sont nécessaires dès le moyen terme à la réalisation du parti d'aménagement proposé. A cet effet, on a fait prévaloir les actions d'entraînement sur les actions d'accompagnement, notamment en ce qui concerne les propositions d'infrastructures de transports.

Pas plus qu'en matière d'urbanisme il ne prétend déterminer dans le détail le droit des sols, le schéma directeur n'a pour objet, en matière d'équipement, ni de fixer des programmes précis, ni d'en évaluer le coût et le financement.

*"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-coups des retards les plus importants".*

Mais un tel document perdrait de son utilité si l'effort d'organisation et de contrôle du développement régional qu'il représente n'était pas traduit dans des documents plus proches de l'exécution.

A cet égard, la programmation revêt une importance particulière. Son articulation avec la stratégie à long terme d'un schéma directeur à l'horizon 2000 exige, compte tenu de la taille et de la complexité de la région d'Ile-de-France, une réflexion à un horizon intermédiaire. Celle-ci pourrait être concrétisée, après l'approbation du présent schéma directeur, par l'établissement d'un plan décennal constituant un cadre opérationnel précis en matière de logement, d'équipements et d'activités. Ce plan devra comporter un échéancier assurant le déroulement chronologique cohérent des différentes opérations projetées, un des aspects essentiels de la programmation étant non seulement de prévoir une certaine "tranche" d'infrastructures ou d'équipements, mais de garantir la cohérence et la concomitance effectives de leur réalisation.

La combinaison d'un schéma directeur et d'un plan décennal devrait ainsi donner une définition plus précise des conditions nécessaires pour mieux maîtriser le développement et l'aménagement de la région d'Ile-de-France et les harmoniser avec ceux des autres régions de France.



# CONCLUSION

S'il est toujours le reflet d'une certaine idée de l'homme et d'une certaine vision de la ville, un schéma directeur porte aussi, immanquablement, la marque de son époque.

Le projet de 1965 traduisait une conception de l'aménagement de Paris et de sa région qui peut aujourd'hui sembler ambitieuse et optimiste. Ambitieuse, car, pour justifier la notion même de schéma directeur et ses objectifs, il fallait, à l'époque, ébranler les idées reçues et renverser les tendances qui prétendaient enfermer Paris et son agglomération dans un carcan dont le P.A.D.O.G. fut l'expression la plus achevée. Il s'agissait aussi de prévoir à long terme et à grande échelle ce qu'il devait advenir de la capitale et de ses faubourgs, d'imaginer les conditions et le cadre de vie de ses futurs habitants, de dessiner une nouvelle trame urbaine en y soulignant les points forts de l'urbanisation et en localisant les grands équipements. Optimiste, car le projet d'un "plus grand Paris" s'appuyait sur la certitude d'une croissance économique continue et toujours bénéfique, supposait une maîtrise des mécanismes spontanés de l'évolution urbaine et s'exprimait par une image de l'avenir où le bonheur avait naturellement sa place. Progrès, volonté, bonheur, tels étaient les ressorts – sous-jacents ou explicites – du schéma de 1965.

Les dix ans qui viennent de s'écouler portent à cet égard une double leçon.

Les difficultés à enrayer les tendances spontanées de l'agglomération, les délais inhérents à toute action d'aménagement, la persistance de certains déséquilibres – comme celui existant entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération – l'effet de grandes opérations engagées antérieurement, l'ajournement de décisions ou de réalisations considérées comme acquises, ont pu paraître bien souvent démentir la vision optimiste de la démarche initiale.

Et pourtant, en dépit de ces obstacles, les résultats acquis montrent que les orientations proposées étaient les bonnes et que le pari – pour audacieux qu'il fût – a été tenu.

En dix ans, Paris et son agglomération ont sans doute évolué bien plus qu'en un siècle. En effet, à l'exception du chemin de fer métropolitain qui marque la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Paris n'avait connu, lorsque furent entreprises la construction du boulevard périphérique, du Réseau express régional, de la Défense, de l'aéroport Charles-de-Gaulle, du Centre International de la Porte Maillot ou du Marché d'intérêt national de Rungis, aucune réalisation de grande ampleur à l'échelle de ses besoins. Aujourd'hui, pour se limiter à un exemple qui est aussi un symbole, les villes nouvelles, simple projet en 1965, sont devenues, au-delà des chantiers, d'ores et déjà des centres où s'intègrent habitat et équipements et où commence à poindre une véritable vie urbaine.

La simplicité et la netteté des principes d'organisation de l'espace régional : refus de la croissance en tache d'huile, développement concentré le long de deux axes préférentiels, protection de l'espace rural, restructuration des banlieues et création des villes nouvelles, garantissent leur durée et leur confèrent une valeur exemplaire dont ne manquent pas de s'inspirer certaines métropoles françaises ou étrangères.



Mais la décennie écoulée est également riche d'une seconde leçon. Au temps des grands desseins – qui ont pu se traduire dans un goût quelquefois trop marqué pour des réalisations massives ou prestigieuses –, succède peut-être l'époque d'une approche plus qualitative de l'aménagement urbain. Aussi, après avoir dressé un décor à la dimension de Paris et de sa région, convient-il désormais de se préoccuper davantage de réconcilier l'homme avec la ville.

Les aspirations traduites dans le terme – que l'on ignorait à l'époque – d'environnement, les résonances sans doute irréversibles qu'elles suscitent, la nécessité mieux reconnue de la sauvegarde de la nature et des sites, doivent être intégrées dans les diverses composantes de la politique urbaine en région d'Ile-de-France, autant, sinon plus, qu'ailleurs.

La mise à jour du schéma directeur ne pouvait méconnaître ces préoccupations et, loin de chercher à le faire, s'efforce de les exprimer. L'attention particulière portée aux transformations de la zone centrale, la part nettement plus importante accordée à la mise en place d'une "trame verte" et à la composition du paysage régional, en sont, parmi d'autres, des signes.

Encore faut-il prendre garde que cette évolution – légitime à bien des égards – ne conduise à un repli passéiste de la région d'Ile-de-France sur elle-même, et à la méconnaissance de problèmes dont, en tout état de cause, les dimensions et l'acuité demeurent ce qu'elles étaient.

Ambitieux et optimiste, le schéma directeur de 1965 a marqué le destin de Paris et de sa région. Sa mise à jour s'inspire à la fois du souci de l'adapter, sans en altérer ni l'ampleur de vues, ni la générosité, de la nécessité de tirer avec réalisme la leçon des faits, de la volonté de saisir dans le mouvement des idées celles qui permettront de changer la ville. Puisse-t-elle, dans la construction de la région d'Ile-de-France et aux yeux de ses habitants, constituer une étape de la même importance.



# **ANNEXE**

## **LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE DE 1965 A 1975**

### **L'évolution générale de la population et des emplois**

- 1 - La population
- 2 - La population active et les emplois

### **Les réalisations dans les principaux domaines de l'équipement urbain**

- 1 - Le logement
- 2 - Les transports
- 3 - Les équipements collectifs

### **La mise en œuvre des centres urbains nouveaux**

- 1 - Les pôles restructurateurs de la banlieue
- 2 - Les villes nouvelles







# Évolution générale de la population et des emplois

## TABLEAU 1 - RÉPARTITION DE LA POPULATION RÉGIONALE

Année	Population totale		Population active	
	1965	1975	1965	1975
Population totale	12 000 000	13 500 000	5 500 000	6 500 000
Population active	5 500 000	6 500 000	5 500 000	6 500 000

La présente annexe vise à présenter des éléments plus détaillés à l'appui du bilan de la période 1965-1975 qui figure dans l'introduction de ce rapport.

Ce bilan ne cherche nullement à dresser un tableau d'ensemble de la région d'Île-de-France au cours de la période considérée, mais seulement à apporter des éléments permettant d'apprécier dans quelques domaines clés le bien-fondé du diagnostic établi en 1965 et du parti d'aménagement qu'il a inspiré et de mesurer le degré de leur mise en œuvre.

L'examen de la décennie écoulée s'attache donc, en laissant de côté d'autres aspects, pourtant importants, de l'action régionale – par exemple la politique foncière vigoureuse menée depuis 10 ans – aux trois aspects essentiels des orientations définies en 1965 :

- l'évolution de la population et des emplois;
- les réalisations dans les principaux secteurs de l'aménagement (logement, transports, équipements collectifs);
- la mise en œuvre des centres urbains nouveaux, cœurs des villes nouvelles et pôles restructurateurs.



# Évolution générale de la population et des emplois <sup>(1)</sup>

## LA POPULATION

Le ralentissement progressif de la croissance démographique de la région d'Ile-de-France, qui conduisait à une hypothèse de 14 millions d'habitants en l'an 2000, soit 11,6 millions d'habitants en 1985, paraissait en 1965 un objectif presque irréaliste dans la mesure où l'extrapolation des tendances constatées alors devait amener à 13 millions d'habitants en 1985. Il exigeait de fait une politique très volontaire.

Or, ce ralentissement est devenu aujourd'hui une réalité.

- depuis 1968, le taux moyen de croissance annuelle n'est plus que de 0,9 % contre 2 % entre 1954 et 1962 et 1,5 entre 1962 et 1968. Autrefois deux fois plus élevé que la moyenne nationale, il en est aujourd'hui tout à fait voisin;
- avec une population de 9 878 000 habitants en 1975, la région d'Ile-de-France, ne représente plus que 26 % de la population urbaine française, alors qu'elle en représentait 30 % en 1946 et 29 % en 1962; l'hypothèse retenue était de 26 % en 1985.

Ce changement est surtout le fait du renversement du sens des mouvements migratoires avec la province, dont le solde, fortement positif il y a 15 ans – excédent de 43 000 personnes par an – est aujourd'hui négatif (2); c'est donc la région d'Ile-de-France qui, maintenant, contribue à alimenter la croissance démographique de la province.

Le solde des migrations avec l'étranger est demeuré, depuis 1968, nettement positif, ce qui a porté l'effectif des étrangers en région d'Ile-de-France à environ 1,2 million de personnes soit un peu plus de 12 % de la population régionale. Ce mouvement, qui, dans les premières années, était essentiellement le fait de travailleurs employés par l'industrie et le bâtiment, porte également désormais sur des familles (portugaises notamment), tandis que les travailleurs sont de plus en plus attirés par les emplois de services (40 % des entrées contrôlées entre 1968 et 1972) (3).

Mais c'est l'excédent des naissances sur les décès, en progression constante depuis 20 ans (+ 55 000 par an entre 1954 et 1962, + 67 000 par an entre 1962 et 1968, + 75 000 entre 1968 et 1975), qui constitue la source essentielle de la croissance démographique régionale, dont il représente aujourd'hui 86 %.

A l'intérieur de la région, l'évolution démographique globale apparaît très différenciée suivant les secteurs géographiques et marque une accentuation des tendances observées au cours de la décennie précédente (cf. tableau 1) :

- Paris intra-muros, dont le dépeuplement s'accélère, ne représente plus aujourd'hui que 23 % de la population régionale, contre 40 % 20 ans plus tôt;
- en première couronne (4), les communes où l'on enregistre une baisse de population se multiplient et la croissance démographique continue à se ralentir (0,5 % par an entre 1968 et 1975 contre 1,9 % par an entre 1962 et 1968), le département des Hauts-de-Seine enregistrant même une baisse de population entre les deux derniers recensements;

---

(1) Les données chiffrées publiées dans les pages qui suivent intègrent les informations issues du recensement de 1975 disponibles au 1<sup>er</sup> trimestre 1976. Le dépouillement du recensement s'effectue en deux temps : dénombrement manuel des effectifs de population résidant dans chaque commune, puis dépouillement mécanographique des informations fournies par chaque individu (nationalité, lieu de résidence antérieure, statut, nature et lieu d'emploi pour les actifs). Du fait de l'importance des délais nécessaires au codage des quelque 50 millions de bulletins collectés par l'INSEE, on ne dispose pour l'instant que des résultats du dénombrement manuel. Hormis les données relatives à la population totale, les chiffres indiqués dans ce chapitre pour l'année 1975 sont donc le fruit d'estimations.

(2) Sa valeur exacte ne pourra être connue, comme on l'a dit, que lors de la publication des résultats du dépouillement mécanographique du recensement. L'INSEE l'estime supérieur à 20 000 personnes par an.

(3) Source : Office national de l'immigration.

(4) Hauts-de-Seine – Seine-Saint-Denis – Val-de-Marne.



— enfin, les départements de la périphérie (1) ont continué de croître, et à un rythme plus vif qu'entre 1954 et 1962; ils regroupent désormais 36 % de la population régionale contre 24 % entre 1954 et 1962 et comptent 36 % de moins de 20 ans.

**TABLEAU 1 - RÉPARTITION DE LA POPULATION RÉGIONALE**

	Evolution annuelle moyenne			Situation en 1975	
	1954-1962	1962-1968	1968-1975	Effectifs	Structure
Paris . . . . .	— 9 000	— 33 000	— 42 000	2 299 830	23,3 %
1 <sup>re</sup> couronne . . . . .	+ 89 000	+ 66 000	+ 21 000	3 976 731	40,3 %
Départements périphériques . . . . .	+ 67 000	+ 98 000	+ 111 000	3 601 963	36,4 %
<b>TOTAL RÉGION D'ILE-DE-FRANCE.</b>	<b>+ 146 000</b>	<b>+ 130 000</b>	<b>+ 90 000</b>	<b>9 878 524</b>	<b>100 %</b>

D'une manière générale, la structure de la population régionale reste relativement différente de celle de l'ensemble du pays : moins d'enfants, d'adolescents et de personnes âgées, davantage d'adultes jeunes.

Au total, la décennie écoulée a montré qu'il était possible de freiner l'accroissement démographique de la région d'Ile-de-France, sans remettre en cause son rôle économique. Cependant elle a aussi mis en évidence les conséquences des changements intervenus dans la répartition de la population à l'intérieur de la région.

## LA POPULATION ACTIVE ET LES EMPLOIS

Fin 1975, la région d'Ile-de-France comptait environ 4 750 000 personnes actives (2), soit 48 % de la population totale régionale et le quart de la population active française.

Le taux d'activité reste, en région d'Ile-de-France, bien supérieur au taux moyen de l'ensemble du pays (entre 41 et 42 %), ceci en raison de la structure démographique (la population est, en région d'Ile-de-France, relativement plus nombreuse dans les classes d'âge actif [20 - 60 ans] que dans le reste de la France) et de l'importance et la diversité du marché de l'emploi, qui ouvre notamment des possibilités non négligeables aux femmes (3).

Le marché de l'emploi a connu, au cours de la décennie écoulée, une évolution irrégulière, tributaire de celle de l'économie nationale.

La croissance de l'emploi, inférieure entre 1962 et 1968 à celle observée pendant la précédente période intercensitaire (+ 48 500 emplois par an contre + 54 000), s'est accélérée entre 1968 et 1971 (plus de 80 000 emplois créés certaines années) pour fléchir à nouveau jusqu'en 1973, les deux dernières années du VI<sup>e</sup> Plan (1974 et 1975) étant caractérisées par une diminution du nombre des emplois.

Finalement, au vu des éléments d'information dont on dispose, on peut estimer que le volume de l'emploi en région d'Ile-de-France aurait atteint le seuil de 4,6 millions en 1975.

Par rapport aux objectifs que fixait en 1964 la commission nationale d'aménagement du territoire (5.080.000 emplois en région d'Ile-de-France en 1985 alors qu'une prolongation des tendances passées aurait conduit au chiffre de 5 690 000 emplois à la même date), l'évolution observée entre 1965 et 1975 devrait conduire, si elle se prolongeait, à un chiffre inférieur à 5 millions d'emplois en 1985. Mais la situation économique générale de ces deux dernières

(1) Essonne - Val-d'Oise - Yvelines - Seine-et-Marne.

(2) Estimation. Cf. note 1 page 134.

(3) En 1968, les femmes comptaient pour 40 % dans la population active en région d'Ile-de-France, au lieu de 33 % sur le plan national : le taux d'activité féminin y était de 46,2 % au lieu de 36,1 % dans le reste de la France.



années explique, pour une large part, ce tassement du rythme de croissance de l'emploi et le passé a montré que celui-ci pouvait être l'objet de variations brusques et importantes.

Cette évolution globale des emplois n'a pas affecté de manière égale les différentes branches d'activités et les différentes parties de la région d'Ile-de-France.

**TABLEAU 2 - STRUCTURE DE L'EMPLOI PAR GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉ (en milliers)**

Secteurs	1962		1968	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Agriculture .....	68	1,7 %	57	1,3 %
Industrie .....	1 421	35,4 %	1 374	31,9 %
Bâtiment .....	309	7,7 %	397	9,2 %
Total secondaire .....	1 730	43,1 %	1 771	41,1 %
Tertiaire .....	2 219	55,3 %	2 476	57,5 %
TOTAL RÉGION D'ILE-DE-FRANCE.	4 015	100 %	4 304	100 %

**1 - LES SECTEURS D'ACTIVITÉ** (cf. tableau 3) (1).

a - *Emplois secondaires* : régression au lieu de croissance modérée.

Les auteurs du rapport de 1965, reprenant les estimations de la commission nationale d'aménagement du territoire, attendaient une croissance, modérée par les gains de productivité encore possibles, des emplois secondaires en région d'Ile-de-France : + 30 % d'ici la fin du siècle (soit un taux annuel moyen de 0,8 %), représentant 600 000 emplois nouveaux.

Or, les effectifs totaux dans ce secteur (industrie et bâtiment) sont aujourd'hui moins élevés qu'il y a 10 ans. La différence est d'ailleurs beaucoup plus sensible si l'on ne prend en compte que l'industrie au sens strict (2).

Cette situation est le résultat de l'énergique politique de décentralisation mise en œuvre dans les années 1960 et qui a eu son plein effet depuis : on évalue à 7-8 000 entre 1962 et 1968 et 4-5 000 entre 1968 et 1975 le nombre des emplois industriels qui ont quitté chaque année la région.

De ce fait, le secteur secondaire ne représente plus que 36 % de l'emploi régional contre 43 % en 1962. En outre, au sein de ce secteur, les emplois de bureau ont augmenté et représenteraient 23 % des emplois industriels et 14 % de ceux du bâtiment. Ainsi les emplois de production proprement dits auraient diminué encore davantage.

**TABLEAU 3 - ÉVOLUTION ANNUELLE DE L'EMPLOI PAR GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉ**

Secteurs	1954-1962	1962-1968	1968-1975 estimation
Agriculture .....	— 3 000	— 2 000	— 2 000
Industrie .....	+ 10 400	— 7 800	— 8 000
Bâtiment .....	+ 10 800	+ 14 800	— 5 000
Tertiaire .....	+ 36 000	+ 43 000	+ 54 000
TOTAL RÉGION D'ILE-DE-FRANCE.	+ 54 000	+ 48 000	+ 39 000

(1) On ne peut que souligner au passage le caractère parfois incertain ou arbitraire des classements entre secteurs et la complexité de l'évolution structurelle de l'emploi (développement dans le secteur tertiaire d'emplois équivalents à celui d'O.S., etc.) qui rendent délicate toute analyse ou prévision en ce domaine.

(2) Le bâtiment dont l'activité est essentiellement dépendante de l'économie régionale et nationale a évolué de manière plus différenciée : après une période de forte expansion (1962-70), il connaît une régression lente qui paraît devoir se poursuivre dans les années à venir du fait notamment des gains de productivité.



b - *Emplois tertiaires* : croissance beaucoup plus rapide que prévu.

C'est, en définitive, sur le secteur tertiaire et sur lui seul (1) qu'a reposé la progression des emplois dans la région depuis une douzaine d'années : avec près de 3 millions d'emplois, il représente 61 % de l'emploi régional (contre 54 % en 1962), alors que ce taux n'était attendu que pour la fin du siècle.

Sur les bases retenues par la commission nationale d'aménagement du territoire, la région d'Ile-de-France envisageait un accroissement global de 1,6 million d'emplois dans le tertiaire d'ici la fin du siècle, soit un rythme annuel moyen d'environ 46 000. Or, après une progression relativement conforme aux prévisions entre 1962 et 1968 (43 000 emplois tertiaires supplémentaires par an), on a assisté à une accélération brutale de ce rythme, porté à 54 000 environ entre 1968 et 1975.

A l'intérieur du secteur tertiaire, les emplois dits de bureau occupent la première place, soit 42 % actuellement. Si l'on y ajoute les emplois de bureau de l'industrie et du bâtiment, la région compterait environ 1,6 million d'emplois de bureau, soit 34 % de l'emploi total. Or, dans la mesure où les entreprises implantent préférentiellement leurs services généraux dans la zone centrale, l'évolution des différents secteurs d'activité a eu comme corollaire une modification sensible de la répartition des emplois dans l'espace régional.

2 - SUR LE PLAN SPATIAL, l'évolution des principaux secteurs d'activité a modifié la répartition des emplois, aggravant dans certaines parties de la région les déséquilibres entre population résidante et emplois.

- A Paris et dans la proche banlieue Ouest (2), la perte des emplois industriels consécutive au double mouvement de décentralisation (départs vers d'autres régions) et de desserrement (déplacements à l'intérieur de la région) a été plus que compensée par le développement des emplois de bureau, puisque cette zone concentrerait 80 % du parc de bureaux de la région.

Paris seul compterait en 1975 un excédent de 800 000 emplois (3), d'où l'ampleur des migrations quotidiennes de la banlieue vers le centre.

- Dans la banlieue Est (départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne), la perte des emplois industriels n'a pas été compensée par les implantations d'activités nouvelles et notamment de bureaux. De là, un taux d'emploi (4) encore en deçà de 1 (0,69).

- En périphérie, malgré un desserrement de l'industrie et des services, l'équilibre actifs-emplois ne semble pas s'être amélioré car la progression démographique a été très importante dans cette zone.

Le desserrement, sous ses diverses formes (transfert de Paris en banlieue ou de la zone centrale vers la périphérie), a porté sur un nombre d'emplois industriels de 15 000 par an depuis 1962. Au début, ce desserrement s'est opéré plutôt de manière diffuse. Depuis, les entreprises s'implantent de manière préférentielle dans les zones aménagées à cet effet, qui accueillent 70 % des surfaces de planchers nouveaux contre 30 % seulement en 1963-1964.

Par ailleurs, ces mouvements (développement des emplois de bureau, desserrement des industries) se sont accompagnés, comme cela était prévisible, d'une demande croissante d'espace.

L'évolution des emplois au cours des 10 ou 15 dernières années a donc mis en évidence à la fois l'efficacité de la politique suivie et la nécessité de la nuancer. En effet, si le succès des politiques de décentralisation et de desserrement industriels est indéniable, les emplois de production à proprement parler diminuent dans l'ensemble de l'agglomération alors que les emplois dits de "gestion" ont tendance à croître et à se regrouper au centre de celle-ci.

Dès lors, la réalisation d'un meilleur équilibre emploi-habitat à l'intérieur de la région conduira à rechercher une politique plus sélective prenant en compte en même temps le type d'emploi (production, gestion, services généraux des entreprises ou des administrations, services à l'usager, etc.) et la zone d'implantation (Paris, Ouest/Est, périphérie, villes nouvelles).

(1) On ne traitera pas ici de l'agriculture ; en terme d'emploi sa part est faible en région d'Ile-de-France (moins de 2 %) et tend à baisser régulièrement en même temps que se développe la mécanisation. Pourtant les terres agricoles utiles – où les rendements sont souvent parmi les plus élevés de France – occupaient encore en 1966 près de 60 % du territoire régional et la production agricole régionale représente 7 % de la production nationale.

(2) Une partie du département des Hauts-de-Seine.

(3) Par rapport à la population active dans Paris intra-muros (estimation I.A.U.R.I.F.) et compte non tenu du fait que 150 000 à 200 000 actifs résidant à Paris travaillent en banlieue.

(4) Rapport des emplois disponibles dans ces départements à la population active y résidant.



# Les réalisations dans les principaux domaines de l'équipement urbain

Dans la double perspective de l'ouverture de nouvelles zones d'urbanisation et de la restructuration de la banlieue, trois actions apparaissent en 1965 comme fondamentales :

- un développement de la construction orienté selon les axes préférentiels de l'urbanisation;
- la réalisation d'un réseau de transports assurant à la fois la desserte des urbanisations nouvelles et le bon fonctionnement de l'ensemble régional;
- un effort de desserrement des équipements bénéficiant à la fois aux villes nouvelles et à la banlieue existante.

Laissant volontairement de côté d'autres domaines de l'intervention régionale, c'est donc aux trois secteurs du logement, des transports et des équipements que l'on s'attachera.

## LE LOGEMENT

La situation du logement en région d'Ile-de-France a profondément évolué depuis vingt ans, grâce à une progression continue du nombre de logements qui a permis de faire face à la croissance démographique et de renouveler une grande part du parc existant, tout en induisant un fort courant de modernisation dans la partie restante de celui-ci.

Toutefois, si le rythme de la construction atteint ces dernières années peut être considéré comme satisfaisant au regard des objectifs avancés en 1965, certains aspects de l'évolution récente méritent une particulière attention.

### 1 - ÉVOLUTION RÉCENTE DE LA CONSTRUCTION

– Le rythme annuel moyen de construction s'est considérablement accru au cours des derniers plans passant d'environ 79 000 logements par an au IV<sup>e</sup> Plan (1960-1965) à 97 000 logements par an au V<sup>e</sup> Plan, et à environ 104 000 au VI<sup>e</sup> Plan, chiffre le plus élevé jamais atteint en région d'Ile-de-France.

– Cette progression rapide de la construction a permis de faire face à la croissance démographique qui, de 41 000 ménages par an entre 1962 et 1968, est passée à 59 000 par an de 1968 à 1975 (1). Elle a également favorisé un fort renouvellement du patrimoine immobilier, notamment une désaffectation importante du parc des résidences principales, dont le rythme annuel est passé de 13 000 logements entre 1954 et 1962 à 40 000 logements environ entre 1968 et 1975. Enfin cette évolution a entraîné parallèlement une amélioration du confort des logements : depuis dix ans environ 30 000 logements par an ont fait l'objet de travaux leur permettant d'atteindre les normes de confort (2).

– Ce développement de la construction a été marqué par une importante aide de l'État : le volume des logements aidés a sensiblement augmenté (cf. tableau ci-après) tandis que leur part relative dans la construction totale diminuait légèrement.

### MOYENNE ANNUELLE DES CONSTRUCTIONS

	IV <sup>e</sup> plan	V <sup>e</sup> plan	VI <sup>e</sup> plan (3)
H.L.M. ....	26 073	35 015	34 600
Primés ....	42 962	41 542	37 660
Sans aide ....	10 166	20 844	31 820
Total ....	79 201	97 313	104 080

(1) En ce qui concerne le parc, les dates 1962, 1968, 1975 font référence aux recensements. La date 1973 fait référence à l'Enquête nationale logement.

(2) En considérant comme confortable un logement possédant un w-c privatif et une baignoire ou une douche.

(3) Chiffres provisoires, mais dont les résultats définitifs devraient s'écarter très peu.



Cependant, si dans le secteur H.L.M. accession le volume de la construction a presque doublé en valeur absolue, dans le secteur H.L.M. locatif (y compris I.L.M. et I.L.N.), il est retombé à moins de 25 000 logements par an en 1975, soit au même niveau qu'au début du V<sup>e</sup> Plan, après avoir atteint 33 à 35.000 logements par an de 1968 à 1973. La proportion des logements aidés est en diminution dans Paris et la petite couronne, et en progression en grande couronne. Cette situation est d'autant plus préoccupante que le nombre des familles inscrites au fichier des mal logés s'accroît constamment (environ 3 300 par mois au cours de l'année 1973) et que près de la moitié de ces familles (140 000) ne sont même pas solvables pour une H.L.M. ordinaire.

— Par ailleurs, si, après la dernière guerre, l'ampleur et l'urgence des besoins à satisfaire ont conduit à développer en priorité la construction d'immeubles collectifs, on peut noter depuis 1962 une progression très nette des constructions individuelles (1) dans le parc total des résidences principales. Le nombre de logements individuels terminés est passé de 16 000 logements en 1965, soit 12 % de la construction totale, à environ 22 000 en 1974, soit 22 % de la construction totale (2), avec il est vrai un certain tassement en 1975 (20 000 logements, soit un peu moins de 20 % de la construction totale).

## 2 - ÉVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS

L'effet conjugué de la construction neuve, du renouvellement et de la réhabilitation a permis une évolution très rapide du niveau de confort et du degré d'occupation des résidences principales.

— De 1962 à 1973, la proportion des logements ne disposant pas d'un WC intérieur est tombée de 43 % à 21 %, celle des logements ne disposant ni d'une douche, ni d'une baignoire de 64 % à 30 %. Cette mutation a été très rapide depuis 1968 puisque les logements confortables, possédant à la fois WC et baignoire ou douche, sont passés de 1 626 000 à 2 425 000 entre 1968 et 1973.

— L'évolution a été très nette également quant à l'occupation des logements puisque la proportion des résidences principales surpeuplées est passée de 46 en 1962 à 30 % en 1973. Ce desserrement s'explique essentiellement par l'accroissement de la taille moyenne des logements de 2,57 pièces en 1962 à 3,08 pièces en 1973.

## 3 - RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

Cette amélioration très nette du parc des logements, permise par une construction importante, mais aussi par un renouvellement et une "remise aux normes minimales de confort", n'a été possible qu'au prix d'une mobilité géographique très importante des ménages dont les effets n'ont pas concerné de façon égale toutes les catégories sociales.

Paris ne représente plus, en 1975, que 30 % du parc régional de résidences principales, contre 40 % en 1962. La petite couronne connaît une légère progression. L'essentiel de l'accroissement de ce parc (460 000 sur 660 000 de 1962 à 1975, soit 70 %) s'est donc localisé en grande couronne. Deux raisons ont contribué à cette redistribution spatiale :

— la charge foncière, qui limite les possibilités de construction sociale dans la zone centrale, rejette de plus en plus à la périphérie les logements destinés aux ménages à revenus modestes ;

— les différentes formes d'évolution du parc ancien (rénovation, restauration, réhabilitation et désaffectation) (3), et en particulier la démolition ou le passage au marché libre des logements soumis à la loi de 1948 entraînant une diminution rapide du nombre des logements, souvent inconfortables mais "bon marché", seuls accessibles aux moins favorisés dans la zone centrale.

(1) Définition assez large : logement compris dans un immeuble comptant 1 ou 2 logements.

(2) L'essor de la maison individuelle est dû aux opérations groupées, les constructions isolées étant stabilisées à 10 000 par an environ depuis une dizaine d'années.

(3) *Rénovation urbaine* : opération d'urbanisme fondée sur une démolition suivie de reconstruction.

*Restauration immobilière* : amélioration d'un parc existant (rattrapage d'entretien, installation du confort).

*Désaffectation* : concept statistique : nombre des résidences principales soustraites, sur une période donnée, au parc de résidences principales existant au début de la période.

*Renouvellement* : même concept, mais en ce qui concerne le parc total (y compris résidences secondaires et logements vacants), au sens plus large : notion de remplacement d'un parc ancien et vétuste par des constructions neuves.

*Réhabilitation* : notion peu précise, généralement utilisée dans le même sens que restauration et se référant à l'amélioration du confort des logements.



Ainsi, à Paris, une construction neuve vigoureuse (12 000 achèvements par an au V<sup>e</sup> Plan, plus de 15 000 au VI<sup>e</sup> Plan) ne réussit pas à compenser une désaffectation très importante. En conséquence, le parc de résidences principales diminue régulièrement (au rythme de 6 000/an en moyenne de 1962 à 1975). De plus, pour des raisons de solvabilité évidentes, on ne retrouve pas dans les logements neufs – en majorité non aidés – ou rénovés la même population que dans les logements vétustes et inconfortables. La réhabilitation du parc conservé joue dans le même sens.

En première couronne la construction s'est principalement intéressée aux parcelles libres ou faiblement construites, ce qui a entraîné une densification du parc total sans renouvellement important du parc existant, le renouvellement étant surtout le fait d'opérations publiques de rénovation.

En grande couronne, où la construction neuve s'est constamment accrue d'année en année jusqu'à dépasser 50 000 logements par an, le renouvellement étant demeuré très faible (bon état du parc existant, abondance de terrains libres), l'accroissement du parc a été extrêmement important. L'urbanisation dans cette zone ne s'est pas toujours effectuée en cohérence avec les objectifs mis en avant en 1965. En effet, tandis que se poursuivaient les grandes opérations publiques lancées antérieurement, et que la lenteur du démarrage des villes nouvelles ne leur permettait pas de répondre à la pression des besoins, on a assisté, souvent sous forme de Z.A.C. (zones d'aménagement concerté), à des implantations de logements en dehors des axes d'urbanisation retenus, en concurrence directe avec les villes nouvelles, ou dans les zones naturelles à protéger. A partir du VI<sup>e</sup> Plan, qui a vu le "décollage" des villes nouvelles et une politique sélective en matière de création de Z.A.C., s'est amorcée une meilleure organisation spatiale de la zone extérieure que le parti d'aménagement régional doit conforter.

Ainsi la décennie 1965-1975, grâce à un important volume de construction, a permis une amélioration certaine du parc immobilier de la région d'Ile-de-France, sans résoudre encore l'ensemble du problème posé.

## LES TRANSPORTS

Le rapport de 1965 constatait que le système de transport, *"fruit de décisions disparates et de carences multiples, était non seulement loin d'être satisfaisant au regard des besoins de l'agglomération"* existante, mais *"encore plus loin d'être adapté"* au rôle qui lui était assigné. Face à ce constat, il proposait un ambitieux programme de réalisation d'infrastructures nouvelles tant routières – autoroutes radiales et de rocade (A 86 et A 87) – que de transport en commun en site propre, comprenant principalement des réalisations nouvelles à grand gabarit s'appuyant sur les grandes gares centrales.

a - Depuis cette date, l'évolution régionale dans le domaine des transports a été marquée par trois éléments essentiels :

1) La définition et l'adoption par les instances régionales d'une politique d'ensemble concrétisée dans le "Plan global des transports" de 1971, dont les propositions sont venues enrichir et compléter les orientations de 1965, en particulier en mettant en évidence :

- l'importance, pour limiter le développement de la demande de transport, du parti d'aménagement facilitant le rapprochement de l'habitat et de l'emploi,
- la nécessité d'une approche globale du système de transport, englobant la politique d'équipement, le financement et l'exploitation,
- les conditions d'une réelle priorité aux transports en commun.

2) Un effort important d'investissement dans le domaine des transports en commun, parallèlement à un certain infléchissement dans la conception du réseau à grand gabarit.

Pour ce dernier, le rapport de 1965, intégrant le Réseau express régional est-ouest qui avait été conçu et décidé antérieurement, en reprenait le principe, en étendait l'application et proposait un ensemble de lignes formant un réseau complet, cohérent avec le parti d'aménagement et marqué notamment par une nouvelle ligne nord-sud. L'expérience acquise avec la réalisation de la ligne Est-Ouest, dont l'achèvement est prévu en 1977, a conduit pour diverses raisons – urbanistiques, techniques, financières – à faire évoluer la conception de ce réseau.



Lors de la préparation du VI<sup>e</sup> Plan, on a choisi d'assurer les relations entre les villes nouvelles et Paris par une réalisation partielle des liaisons prévues ou par des solutions de première phase limitées, en remettant à plus tard les infrastructures destinées à supporter les axes d'urbanisation et de rayonnement des villes nouvelles.

Cette orientation s'est traduite dans les décisions concernant les projets suivants :

- Antenne ferrée Grigny-Corbeil pour la desserte d'Évry (premier tronçon ouvert en 1974, mise en service complète en 1975).
- Création d'une gare à Saint-Quentin-en-Yvelines (ouverte en 1975) avec le doublement de la ligne entre Versailles et Saint-Cyr.
- Antenne ferrée de la Nancelle pour Cergy-Pontoise, à laquelle il a été substitué dans un premier temps le projet d'aérotrain Cergy-Défense, puis une ligne nouvelle, utilisant partiellement des infrastructures S.N.C.F. existantes entre Cergy-Préfecture et Nanterre-Université (mise en service prévue en 1978).
- Antenne ferrée Aulnay-Roissy à partir de la ligne S.N.C.F. de la gare du Nord à Mitry-Mory (mise en service en 1976) pour la desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle, qui était considéré également comme prioritaire.
- Pour Marne-la-Vallée, c'est le projet d'antenne R.E.R. se greffant sur la ligne est-ouest qui a été maintenu (mise en service jusqu'à Noisy-le-Grand en 1977).

Parallèlement, au cours du VI<sup>e</sup> Plan, la conception des traversées de Paris par les lignes du Réseau Régional a été reprise et précisée. Elle a donné naissance au projet dit de "l'interconnexion", dont l'idée maîtresse consiste à mieux relier entre elles les principales gares centrales et à assurer des correspondances plus commodes et plus nombreuses entre les divers réseaux ferrés innervant la capitale (métro, réseau S.N.C.F. et R.E.R.). Ce projet a été pris en compte dès le VI<sup>e</sup> Plan avec le prolongement de la ligne de Sceaux à Châtelet (mise en service prévue en 1977) et la modification du projet de cette dernière station, et complété par la liaison Invalides-Orsay pour articuler les réseaux S.N.C.F. de la gare des Invalides et ceux du Sud-Ouest.

Enfin, par rapport aux orientations de 1965 et tout en conservant les mêmes objectifs, on a choisi d'exploiter au maximum les capacités des infrastructures existantes (utilisation des capacités résiduelles, réouverture de lignes, jonctions de lignes existantes) plutôt que de recourir à des infrastructures nouvelles dont la réalisation éventuelle est reportée à un horizon plus lointain, lorsque la marge de réserve du système actuel aura été utilisée.

Compte tenu de ces éléments, il apparaît aujourd'hui que, si le nombre des mises en service effectives entre 1965 et 1975 a été faible, l'effort d'investissement se concrétisera en fait au cours des années 1976-1978.

En ce qui concerne le réseau à petit gabarit, le programme d'extension interrompu avant la dernière guerre a été repris (cf. tableau 1), parallèlement à la modernisation du matériel et des stations et au recours à de nouvelles techniques d'exploitation.

Enfin, s'agissant du réseau de surface, après une période de déclin de l'autobus due à la dégradation du service offert entraînée par l'accroissement de la circulation (1), les actions entreprises pour réhabiliter ce mode de transport ont commencé à porter leurs fruits puisqu'en 1974, et pour la première fois, la vitesse commerciale et le nombre de passagers transportés se sont accrus, grâce essentiellement à la réalisation de couloirs réservés, et à la création de "lignes pilotes", dont une grande partie du trajet est sur couloir réservé.

### 3) Un effort également important pour le développement du réseau routier et autoroutier.

Au cours des V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> Plans, ont été mis en service 280 km d'autoroutes et de voies rapides, dont environ 210 km de voies radiales. La répartition détaillée de ces dernières figure dans le tableau 2.

Les 70 km d'autoroutes et voies de rocade comprennent l'achèvement du boulevard périphérique (31 km sur les 37 de l'anneau complet) qui a été bouclé entièrement en 1973, de trois premiers tronçons de la rocade A 86 dont environ 20 km sont en service en 1975 sur les 80 de l'anneau complet et de très courts tronçons de diverses voies.

(1) La vitesse commerciale moyenne des autobus était tombée dans Paris de 12 km/h en 1965 à moins de 10 km/h en 1972, et en banlieue de 20 km/h à moins de 15 km/h.

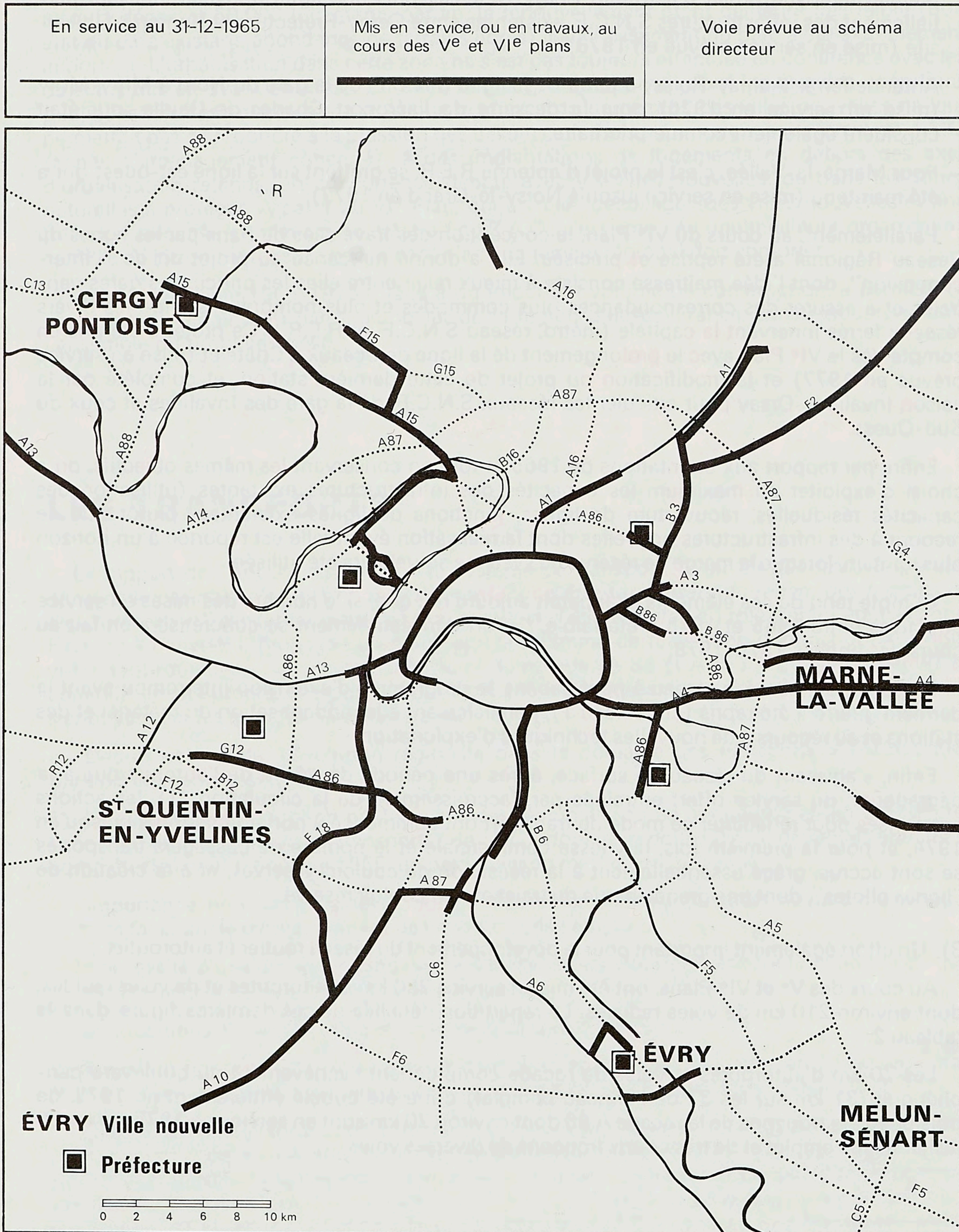


A ces opérations routières il faut ajouter des réalisations au titre des voies primaires des grandes opérations d'aménagement, qui, bien que n'étant pas exactement des voies rapides, ont un important rôle structurant : voie primaire Nord de Marne-la-Vallée, voies S2 d'Évry, T5 de Melun-Sénart, déviation de la RN 184 pour Cergy, boulevard circulaire de la zone A de la Défense, voie G14 de l'EPAD.

En dépit de cet effort, le réseau de voirie conserve en 1975 sa structure de 1965 marquée par l'importance des voies radiales, – la plupart des autoroutes et voies rapides et les grandes Nationales (N6, N20,...) – à côté d'un certain nombre de rocade, généralement de faibles caractéristiques.

**L'EXTENSION DES GRANDES VOIES DE COMMUNICATION ROUTIERES (1966 - 1975)**

Fig. 20



© IAURP Avril 1976 D1-165



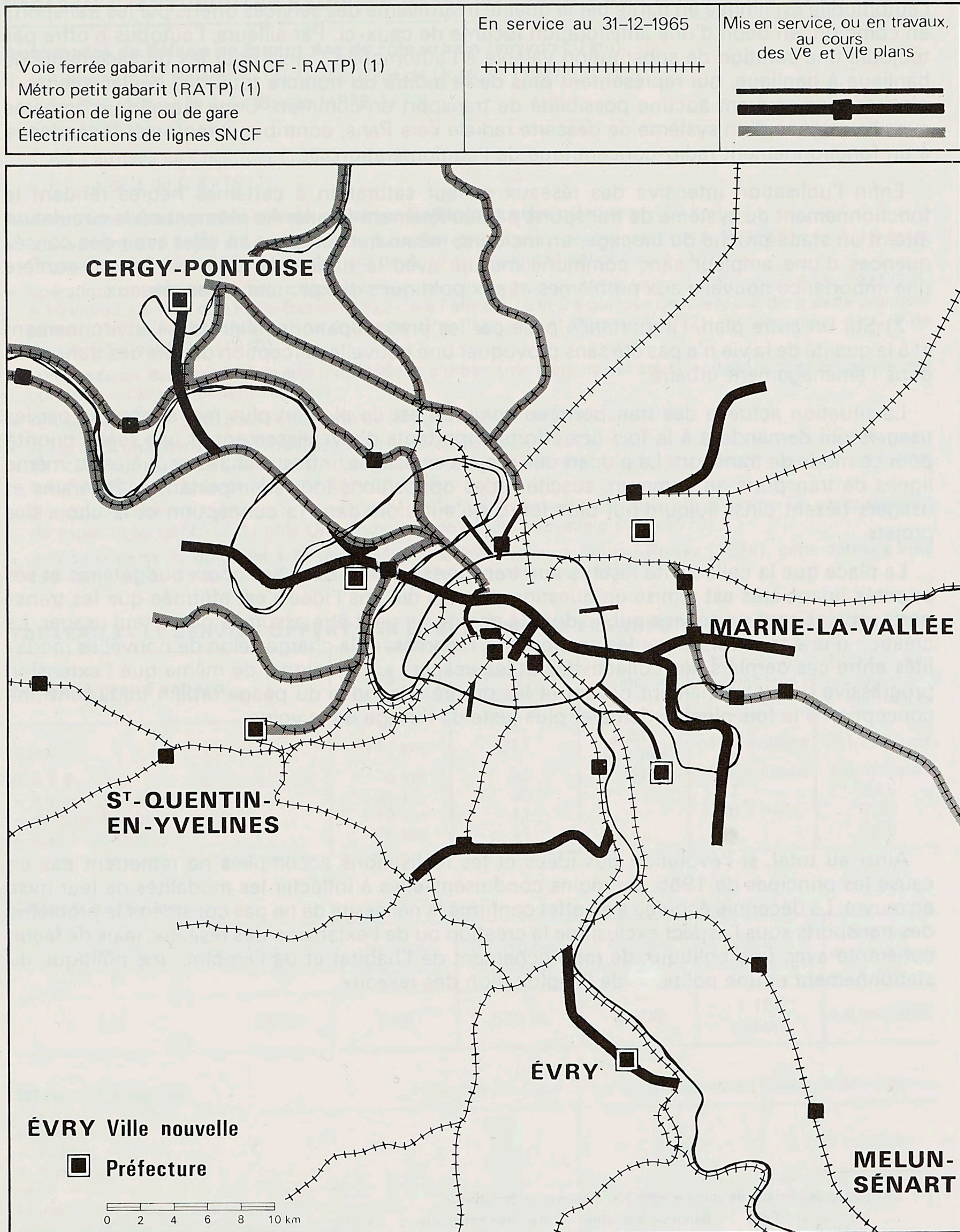
L'ensemble de cet effort d'investissement s'est traduit par les opérations figurant sur les croquis "routes" (fig. 20) et "transport en commun" (fig. 1). En outre le tableau 3 résume les données essentielles sur l'état actuel du réseau de transports en commun.

b - Tandis que cet effort important était accompli, l'évolution du trafic et des flux de transports (1), ainsi que les réactions des usagers et de l'opinion publique, ont contribué à éclairer d'un jour nouveau les problèmes de transport en région d'Ile-de-France.

(1) Telle qu'elle a pu être appréhendée grâce à l'Enquête globale de transports de 1969 et à sa mise à jour de 1974. Quelques éléments sur la répartition des déplacements figurent dans les tableaux 4 à 8.

**L'EXTENSION ET LA MODERNISATION  
DES TRANSPORTS EN COMMUN (1966 - 1975)**

Fig. 21



(1) les stations ou gares n'ont pas été figurées pour les lignes nouvelles



Au cours de la décennie 1965-1975, deux phénomènes, l'un quantitatif, l'autre qualitatif, ont en effet marqué les transports urbains :

1) Le volume du trafic des transports en commun s'est faiblement accru : le trafic du métro a diminué (de 8 % environ), alors que celui des lignes à grand gabarit augmentait sensiblement (1/3 de passagers supplémentaires, augmentation de 50 % du nombre de passagers-kilomètres) Parallèlement, le trafic routier s'est considérablement développé. Le parc de voitures particulières est passé de 1,7 million à 2,8 millions entre 1965 et 1974 (1), tandis que le nombre de véhicules utilitaires a augmenté des 320 000 à 710 000. Actuellement, plus d'un déplacement sur deux est effectué en voiture.

La circulation automobile a atteint un seuil critique et son développement dans le centre de l'agglomération se heurte désormais aux intérêts légitimes des autres usagers de la voirie : transports en commun de surface, "deux roues" et piétons. Mais la dissuasion de l'usage de l'automobile est limitée en partie par la qualité insuffisante des services offerts par les transports en commun, en dépit d'une amélioration récente de ceux-ci. Par ailleurs, l'autobus n'offre pas toujours une solution de substitution valable à l'automobile : ainsi pour les déplacements de banlieue à banlieue, qui représentent plus de la moitié du nombre total des déplacements, il n'existe bien souvent aucune possibilité de transport en commun. Cette situation, comparée avec l'existence d'un système de desserte radiale vers Paris, contribue à renforcer la tendance à un fonctionnement radio-concentrique de l'agglomération.

Enfin l'utilisation intensive des réseaux et leur saturation à certaines heures rendent le fonctionnement du système de transports particulièrement fragile. Au moment où la circulation atteint un stade proche du blocage, un incident, même mineur, peut en effet avoir des conséquences d'une ampleur sans commune mesure avec la nature de celui-ci. Ce qui confère une importance nouvelle aux problèmes et aux politiques d'exploitation des réseaux.

2) Sur un autre plan, l'importance prise par les préoccupations relatives à l'environnement et à la qualité de la vie n'a pas été sans provoquer une nouvelle perception du rôle des transports dans l'aménagement urbain.

La situation actuelle des transports en commun est de plus en plus mal supportée par les usagers qui demandent à la fois des efforts importants d'investissement et une réelle priorité pour ce mode de transport. La plupart des projets envisagés, infrastructures routières et même lignes de transports en commun, suscitent des oppositions locales importantes. Riverains et usagers pèsent ainsi aujourd'hui plus lourd qu'autrefois dans la conception et le choix des projets.

La place que la collectivité réserve aux transports urbains dans ses choix budgétaires et ses priorités financières est remise en question. Depuis dix ans l'idée s'est affirmée que les transports urbains sont un service public dont la charge ne peut être assumée par le seul usager. La création d'une taxe versée par les employeurs, répartissant la charge selon de nouvelles modalités entre ces derniers, les collectivités et les usagers en témoigne, de même que l'extension progressive du stationnement payant et les progrès de l'idée du péage urbain traduisent une conception à la fois plus moderne et plus juste de l'usage de la voirie.

Ainsi au total, si l'évolution des idées et les réalisations accomplies ne remettent pas en cause les principes de 1965, du moins conduisent-elles à infléchir les modalités de leur mise en œuvre. La décennie écoulée a en effet confirmé la nécessité de ne pas considérer le problème des transports sous l'aspect exclusif de la création ou de l'extension des réseaux, mais de façon cohérente avec une politique de rapprochement de l'habitat et de l'emploi, une politique du stationnement et une politique de l'exploitation des réseaux.

(1) L'évolution du nombre de voitures pour 100 ménages est la suivante :

	Paris	Banlieue intérieure	Banlieue extérieure
— 1969	49	63	75
— 1973	52	74	88



**TABLEAU 1 - EXTENSION DU RÉSEAU MÉTRO.**

**Opérations réalisées :**

- prolongement de la ligne de métro n° 8 en banlieue (elle a atteint Créteil-Préfecture en 1974),
- prolongement de la ligne de métro n° 3 à Porte de Bagnolet avec débranchement et transformation en navette tronçon Gambetta - Porte des Lilas (1971).

**Opérations engagées :**

- prolongement de la ligne n° 13 à Saint-Denis (ouverture en 1976),
- prolongement de la ligne n° 13 bis à Asnières (engagé en 1975),
- jonction des lignes de métro n° 13 et 14 dans Paris (achèvement en 1976),
- prolongement de la ligne n° 14 à Châtillon-sous-Bagneux.

**TABLEAU 2 - AUTOROUTES RADIALES MISES EN SERVICE AU COURS DES V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> PLANS.**

**Autoroutes de liaison ne jouant pas de rôle urbain** (environ 80 km).

- A 6 au sud de Nemours (1967) et bretelle de Dordives (1971)
- A 10 au-delà de la Folie-Bessin (1972-1973)
- A 11 (1972)
- A 13 au-delà de Chauffour (1968)
- F 2 au-delà de G 4 (1974).

**Autoroutes ayant un rôle urbain ou essentiellement urbain** (environ 130 km) :

- achèvement des voies envisagées avant le début du VI<sup>e</sup> plan, achèvement de A 1 (1966), de A 13 entre Orgeval et Mantes (1966), raccordement de A 13 au boulevard périphérique (1974).
- opérations qui résultent directement des conséquences du programme de liaisons nationales : F 18 (1971/73), A 10 entre Palaiseau et la Folie-Bessin (1972), A 87 entre A 10 et C 6 qui joue un rôle radial dans cette première phase (1972), doublement C 6 de A 6 entre Chevilly-Larue et Wissous (1972), prolongement de C 6 de Wissous à Champlan (1970).
- voies radiales assurant la desserte d'opérations d'urbanisme majeures et sous-tendant la mise en œuvre des options de l'aménagement régional :
- A 4, achevée en 1976, pour la desserte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.
- A 15, dont une partie est déjà réalisée (déviation de Pontoise - 1968, intégration de la déviation de Sannois - 1974 - et de Sannois à la N 311 - 1975) et mise en service entre la ville nouvelle de Cergy et A 86, ainsi que F 15 dans la vallée de Montmorency en 1976.
- B 6, doublement de A 6 entre la Porte d'Italie et l'embranchement de Rungis, afin d'assurer un accroissement de capacité au bénéfice du pôle Orly-Rungis et de la ville nouvelle d'Evry (1970).
- A 3 de la porte de Bagnolet à Rosny (1969) et B 3 de Rosny à Aulnay-Roissy (1974), cette dernière voie facilitant l'accès à l'aéroport Charles-de-Gaulle mis en service en 1974.

**TABLEAU 3 - LE SERVICE OFFERT PAR LE SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN (EN 1974)**

Réseau à grand gabarit	Longueur du réseau	Nombre de Stations	Matériel	Nombre de voyageurs par an	Nombre de voyageurs × kilomètres
S.N.C.F. ....	944 km	311	2 817 voitures	411 millions	7,1 milliards
R.A.T.P. ....	76 km	52	470	139 millions	1,4 milliard
• Ligne de Sceaux .....	36 km	30		57 —	0,55
• Nation-Boissy .....	19 km	11		36 —	0,35
• Auber-St-Germain .....	20 km	11		46	0,50

**Réseau de Métro**

Nombre de lignes	Longueur du réseau	Nombre de stations	Interstation moyenne	Nombre de voitures	Nombre de voyageurs	Nombre de voyageurs × km
16	178 km	348	520 m	3 300	1 109 millions	5,9 milliards

**Réseau d'autobus**

	Nombre de ligne	Longueur du réseau	Nombre de véhicules
Réseau R.A.T.P. ....	195	2 002 km	3 700 autobus
• Paris .....	56	509 km	
• Banlieue .....	139	1 493 km	
Lignes d'autocars et d'autobus des exploitants privés regroupés dans l'association A.P.T.R. ...	257	5 750 km	1 300 autobus et autocars



**TABLEAU 4 - RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SUIVANT L'ORIGINE ET LA DESTINATION (1973)**

A la journée	Type de déplacement	A l'heure de pointe (de 17 h à 19 h)
22 %	Paris-Paris	19 %
22 %	Banlieue-Paris	27 %
56 %	Banlieue-Banlieue	54 %

**TABLEAU 5 - RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LEURS MOTIFS (1973)**

A la journée	Motifs de déplacement	A l'heure de pointe (de 17 h à 19 h)
38 %	Travail	46 %
13 %	Affaires	9 %
49 %	Autres	45 %

**TABLEAU 6 - RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LES MODES DE TRANSPORT (1973)**

A la journée	Mode	A l'heure de pointe (de 17 h à 19 h)
54 %	Voiture particulière	47 %
15 %	Deux roues	13 %
31 %	Transports en commun	40 %

**TABLEAU 7 - LES MIGRATIONS DOMICILE-TRAVAIL EN 1969.**

Type de déplacement	Nombre de travailleurs	Durées moyennes (un seul trajet)
Travail à domicile ou à proximité (moins de 2,5 km) .	1 400 000	10 mn
De Paris à Paris (plus de 2,5 km) . . . . .	850 000	32 mn
De banlieue vers Paris et vice-versa (id) . . . . .	1 000 000	55 mn
De banlieue vers banlieue (id) . . . . .	1 050 000	35 mn
Ensemble . . . . .	4 300 000	30 mn



# LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Sans dresser ici un bilan complet de l'effort réalisé, depuis 10 ans, par les collectivités locales, le district et l'État, on s'attachera aux seules réalisations "structurantes", c'est-à-dire aux équipements se situant à l'échelle de plusieurs communes ou d'un département, tels que centres commerciaux ou universités.

Conformément à l'objectif de rééquilibrage entre Paris et la banlieue dans le double but d'améliorer le niveau de service offert aux habitants des zones périphériques de l'agglomération et de décongestionner le centre de celle-ci, l'effort depuis 10 ans a notamment porté sur la proche banlieue, tandis que les réalisations qui ont été amorcées dans les villes nouvelles, restent, à l'heure actuelle, en deçà des objectifs.

Ceci apparaît dans les différents domaines des équipements universitaires, culturels, hospitaliers et commerciaux.

## 1 - L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

En 1965, la région d'Ile-de-France comptait déjà quelque 120 000 étudiants (1) dont le nombre augmentait d'environ 15 000 par an et qui étaient concentrés presque exclusivement (2) dans les établissements de Paris intra-muros, c'est-à-dire pratiquement dans les V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> arrondissements.

Face à cette situation, un triple objectif s'imposait :

- 1) Le desserrement à l'intérieur de Paris lui-même ou à ses portes (Dauphine, Clignancourt...).
- 2) Le desserrement au profit de la banlieue (Villetaneuse, Créteil...).
- 3) L'équipement des villes nouvelles où l'université pouvait servir de moteur à un certain type de développement (industries de pointe, services de recherches...) et à l'animation des centres urbains nouveaux.

Si la conception elle-même et les modalités d'insertion urbaine des nouvelles universités ont connu depuis 15 ans bien des changements, la ligne générale de décentralisation-desserrement est restée le dénominateur commun des différents plans élaborés.

C'est ainsi qu'on a pu assister après 1968 à la démultiplication de l'université parisienne marquée à la fois par sa dispersion à l'intérieur de Paris, par la création de 2 nouvelles universités en banlieue : Paris-Nord à Villetaneuse, Paris - Val-de-Marne à Créteil, ainsi que par de nouvelles implantations à Châtenay-Malabry (pharmacie), à Saint-Maur (Droit et lettres), etc...

Parallèlement, les grandes écoles ont opéré un premier mouvement de départ en province (école des Télécommunications à Rennes, école nationale d'aviation civile à Toulouse) et de desserrement à l'intérieur de la région d'Ile-de-France (H.E.C. à Jouy-en-Josas, école centrale des Arts et Manufactures à Châtenay-Malabry, ESSEC à Cergy, école supérieure d'Électricité au Moulon, etc.).

Cet effort important reste cependant en deçà des objectifs : d'une part les étudiants sont encore très nombreux dans les établissements de Paris, où, du fait de la progression constante des effectifs, l'engorgement persiste ; d'autre part des projets nombreux (Facultés, CHU, grandes écoles...) intéressant les villes nouvelles, bien peu ont pris corps à ce jour.

(1) dont 50 000 habitaient la banlieue.

(2) C'est à cette époque que s'ouvraient par ailleurs les facultés de Nanterre et d'Orsay.



## 2 - LES EQUIPEMENTS CULTURELS REGIONAUX

Alors qu'on se trouvait en 1965, dans ce domaine peut-être plus que dans tous les autres, devant un Paris suréquipé, qu'entourait une zone urbaine sous-équipée, au cours des dernières années, plus d'une dizaine de centres culturels ou de maisons de la culture en préfiguration ont été installés en banlieue : Nanterre, Saint-Denis, Aubervilliers, Villejuif, Saint-Maur, Antony, Vincennes, Sartrouville, Gennevilliers, Boulogne, Yerres, Versailles, Créteil.

Plus récemment d'autres communes ont suivi le mouvement sans recourir nécessairement à l'aide de l'État : Chatou, Bures-Orsay... et ceci non seulement dans le domaine des activités théâtrales, mais aussi par la création de bibliothèques, de musées (Musée de la photo à Bièvres), de conservatoires de musique...

Enfin, dès 1971, une expérience de pré-animation a été réalisée dans chacune des cinq villes nouvelles de la région, préparant ainsi l'installation future de centres d'animation culturelle, notamment à Marne-la-Vallée et à Cergy-Pontoise.

Cependant, la prééminence de Paris, qui compte une salle de cinéma d'art et d'essai pour 10 500 habitants contre 1 pour 60 000 en banlieue, 43 musées d'importance nationale contre 10 dans le reste de la région, etc... reste encore très nette. Et elle va être renforcée par les grandes réalisations en cours : Centre d'art contemporain sur le plateau Beaubourg, Palais des congrès de la Porte Maillot, etc.

C'est dire combien forte reste encore l'attraction de Paris en dépit du nombre des Parisiens qui désormais fréquentent, plus peut-être que les habitants de banlieue eux-mêmes, les centres culturels de la périphérie.

## 3 - L'EQUIPEMENT HOSPITALIER

Un inventaire réalisé en 1962 avait fait ressortir les retards dont souffrait la région parisienne dans le domaine des équipements hospitaliers : 30 % des lits avaient plus de 80 ans d'âge, l'âge moyen des bâtiments à Paris était de 88 ans, la densité des lits était deux fois supérieure au rapport normal lit/superficie, les établissements hospitaliers étaient mal adaptés à la formation des étudiants.

La répartition géographique était très inégale entre Paris, où se concentraient les équipements importants, et la banlieue, presque entièrement dépourvue en dehors d'un petit nombre d'hôpitaux. Aussi la capitale devait-elle assumer l'hospitalisation d'une grande partie des malades de la banlieue.

Le retard d'une génération – en 30 ans aucun hôpital n'avait été construit – ne peut se combler en 10 ou 15 ans. Cependant, dès 1964, un important effort a été réalisé qui visait trois objectifs :

- construire de nouveaux lits pour combler le déficit d'équipements et les situer plus près de la population à desservir. Une douzaine d'hôpitaux ont été mis en chantier puis en service en proche banlieue ou dans la périphérie (CHU de Créteil, Hôpital Ambroise-Paré de Boulogne, hôpitaux de Clamart, Colombes, Gonesse, Villeneuve-Saint-Georges, Poissy, Dourdan, Meaux, Longjumeau...)
- remettre en ordre le patrimoine hospitalier en créant des unités spécifiques pour les malades de moyen séjour ;
- "humaniser" les hôpitaux notamment par l'amélioration de l'accueil et du confort.

Aujourd'hui la région d'Ile-de-France dispose d'un nombre de lits d'hospitalisation générale, toutes disciplines et toutes fonctions confondues, suffisant pour faire face à ses besoins. Mais la répartition de cet équipement fait apparaître d'importantes disparités : entre les disciplines (insuffisance du nombre des lits de médecine et de moyen séjour, des services d'urgence et de réanimation par exemple) ; entre les secteurs géographiques (la concentration des services à Paris et en proche banlieue est parallèle à leur niveau technique et la banlieue Est reste, en ce domaine comme en d'autres, plus mal desservie que les autres secteurs de la région) ; dans l'encadrement en personnel, l'équipement médico-technique et le degré de confort des établissements.

En outre, depuis quelques années, on doit noter un ralentissement des investissements publics. Ainsi, malgré leur état d'avancement, aucun des projets d'implantation en ville nouvelle n'a fait jusqu'ici l'objet d'une mise en chantier, et la vocation hospitalo-universitaire qui était initialement reconnue aux villes nouvelles se trouve remise en cause, notamment pour Evry.



#### 4 - LES CENTRES COMMERCIAUX

L'inventaire des éléments de déséquilibre entre Paris et la banlieue ne s'arrêtait pas, en 1965, aux emplois et aux équipements publics ; il s'étendait aussi aux équipements commerciaux. Pour un quart de la population régionale, Paris concentrait 50 % des surfaces de vente et unités de plus de 400 m<sup>2</sup>, 82 % de celles de plus de 2 500 m<sup>2</sup> et la totalité des grands magasins de la région. Inversement, les zones urbanisées à la périphérie étaient sous-équipées quantitativement et qualitativement.

Pour remédier à cette situation a été entreprise la création de centres commerciaux régionaux offrant une gamme variée de services et localisés dans les pôles de la banlieue et dans les centres des villes nouvelles.

Actuellement ce programme est largement achevé. En banlieue, ont été réalisés les centres de Vélizy, "Belle-Épine" (Rungis), Rosny et Créteil dans les pôles restructurateurs, auxquels se sont ajoutés ceux du Chesnay (Parly 2), de Sarcelles et de Paris-Nord. Dans les villes nouvelles, le centre de Cergy fonctionne depuis 1974. ceux d'Evry (Agora) et du premier quartier de Saint-Quentin-en-Yvelines (Maurepas Elancourt) ont été ouverts en 1975, tandis que se poursuit la construction du centre régional de Noisy-le-Grand à Marne-la-Vallée.

Au total, ce sont 1 million de mètres carrés de surfaces de plus de 2 000 m<sup>2</sup> qui ont été ouverts aux habitants de la périphérie parisienne depuis 5 ans seulement.

Cependant un problème nouveau est apparu depuis peu, lié aux mutations du système commercial, celui de la nécessité de centres d'importance moindre que les centres régionaux et se situant à un niveau intercommunal.

Ainsi depuis 10 ans le retard de la banlieue a-t-il été progressivement comblé, avec plus de succès pour certains équipements (commerces, hôpitaux généraux, piscines, centres culturels,...) et pour certains secteurs géographiques (pôles de Créteil, de la Défense, de Rungis,...) que pour d'autres. Aussi l'accent semble devoir être mis désormais sur les universités, les centres d'urgence en matière hospitalière, les centres commerciaux intercommunaux, et, d'une manière générale, sur les villes nouvelles sous peine de voir compromis le rôle de polarisation du développement urbain qui leur était assigné en 1965.



# La mise en œuvre des centres urbains nouveaux

La création de centres urbains nouveaux (pôles restructurateurs dans le tissu urbain existant, villes nouvelles dans les zones d'extension), pour remédier au déséquilibre de la banlieue, déficitaire en emplois et en équipements, et alléger le centre de l'agglomération, constituait une des options fondamentales du parti retenu en 1965.

## LES POLES RESTRUCTURATEURS DE LA BANLIEUE

En zone agglomérée, la préoccupation essentielle était de restaurer le tissu urbain par la concentration, en quelques points choisis, d'emplois et de services susceptibles d'assurer la desserte de plusieurs centaines de milliers d'habitants. Les transports jouant un rôle prépondérant dans la réussite de ces centres secondaires, ceux-ci étaient situés à proximité de la rocade de banlieue (devenue depuis A 86) et dans les meilleurs cas desservis par des transports en commun en site propre. L'effort était porté sur la partie Est de la zone agglomérée, particulièrement défavorisée.

Des huit pôles envisagés en 1965 : la Défense, Herblay, Saint-Denis (Stains - Villetaneuse), Le Bourget, Bobigny, Rosny-sous-Bois, Créteil et Rungis, celui d'Herblay était retiré en 1969 tandis qu'était ajouté celui de Vélizy.

Si les objectifs auxquels doivent répondre les centres urbains de la banlieue étaient clairement définis, leur contenu demeurait plutôt indicatif qu'impératif afin de saisir les opportunités d'aménagement qui apparaîtraient.

Dans la mise en œuvre des pôles restructurateurs, le bilan global au terme d'une décennie fait apparaître que l'ensemble des fonctions urbaines est représenté, puisqu'à ce jour ont été réalisés :

- 25 000 logements,
- 1 000 000 m<sup>2</sup> de bureaux,
- 380 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales (essentiellement des grands centres commerciaux régionaux),
- des équipements de superstructures variés : CHU, universités, maisons de la culture, ainsi que deux nouvelles préfectures accompagnées de leurs services administratifs.

Ce bilan s'avère particulièrement positif :

- en ce qui concerne le niveau d'équipement de la banlieue, grâce à l'implantation des centres commerciaux (Vélizy, Rosny, Belle-Épine, Créteil) et à la meilleure répartition des équipements publics (CHU et université à Créteil, université à Villetaneuse).
- dans le domaine des emplois. Le succès semble plus net pour les emplois industriels (comme en témoigne la commercialisation des zones industrielles de Vélizy, Créteil, Rosny) que pour les bureaux qui ne sont pas directement associés à des zones de production, dont la réalisation rencontre souvent de graves difficultés (1). La Défense constitue dans cet ensemble un cas particulier. Sa situation (dans le prolongement ouest du quartier des affaires de Paris) et son ampleur (plus de 70 % des surfaces réalisées à ce jour dans le pôles, ont eu plutôt pour effet de renforcer le pôle parisien que de structurer véritablement la banlieue.

(1) Difficultés liées à la commercialisation, du fait notamment de l'absence de transports en commun à grande capacité permettant des liaisons rapides avec Paris.



Des différences appréciables apparaissent dans la composition des différents pôles, qui ne répondent pas à une structure unique prédéterminée, mais se rattachent en fait à plusieurs types :

- Centres à dominante d'habitat, tels que Bobigny, où une grande partie des logements est réalisée et des services administratifs départementaux et un centre commercial sont implantés, mais où les conditions de desserte n'ont pas permis, à ce jour, la création d'un pôle commercial et tertiaire important.
- Centres à dominante de services dont l'exemple type est celui de Rungis. Grand centre de distribution des produits alimentaires, il comporte également des zones industrielles, des bureaux, des hôtels et un centre commercial régional, mais leur dispersion sur une vaste zone n'a pas rendu possible la naissance d'un véritable centre urbain.
- Pôles multifonctionnels, tels que Créteil où sont regroupés CHU, université, préfecture, bureaux, zones industrielle, logements, centre commercial régional, maison de la culture, et qui apparaît ainsi comme le pôle le plus complet de la région, avec une grande variété de fonctions urbaines relativement bien intégrées.

D'une manière générale, les pôles restructurateurs ont créé en banlieue des centres-relais assurant un certain nombre de fonctions, que les habitants de la banlieue étaient dans l'obligation d'aller chercher auparavant au centre de Paris. Leur réalisation a amélioré la qualité des services rendus, par exemple en matière commerciale, à la population d'une zone souvent très étendue.

Toutefois, la dimension des pôles, la dispersion des divers éléments qui les composent, ainsi que leur mode de fréquentation basé sur l'utilisation de la voiture individuelle, ont rendu difficiles à la fois leur intégration dans l'environnement proche, et la création d'un véritable centre de ville. Ils constituent plus une juxtaposition d'éléments qu'ils ne réalisent une véritable intégration des fonctions urbaines, à l'exception peut-être de Créteil, favorisé par une bonne desserte en transports en commun et par une grande variété d'équipements structurants, et de Saint-Denis, bien intégré à un centre ancien existant dont le rôle sera renforcé par la rénovation de l'îlot "Basilique".

Au total, l'expérience des dix années écoulées, à côté d'un bilan global très positif, a permis de mesurer la difficulté de créer en banlieue des centres urbains desservant plusieurs centaines de milliers d'habitants, où la qualité du "cadre de vie" s'est trouvée parfois sacrifiée à des impératifs conjugués d'équilibre financier et de rapidité d'exécution. Elle a mis en évidence la nécessité de poursuivre les réalisations engagées avec le double souci d'une conception interne intégrant mieux les différentes fonctions urbaines et d'un contrôle rigoureux des mutations du tissu urbain environnant. Enfin elle a fait apparaître l'intérêt de compléter l'armature urbaine de la zone agglomérée par le renforcement de centres communaux ou intercommunaux existants mais ayant une zone d'attraction plus réduite (50 000 à 100 000 habitants).



## LES VILLES NOUVELLES

L'apport majeur du parti d'aménagement de 1965 résidait dans le projet de réaliser, dans les zones d'extension, plusieurs centres nouveaux, qui seraient à la fois les noyaux de véritables "villes nouvelles", en même temps que des centres d'attraction et de services pour les populations environnantes.

Dans la perspective de ce projet, unique en France à l'époque (1), novateur sur le plan international (2), l'une des préoccupations majeures a été, depuis 10 ans, de créer des institutions adaptées pour réaliser ces ensembles nouveaux, et de mettre en place sur le terrain les premiers éléments susceptibles d'induire un développement contrôlé des centres et de certains quartiers des villes nouvelles.

Depuis 1966, les Pouvoirs Publics ont installé, dans un premier temps, les missions d'études et d'aménagement de Cergy-Pontoise, Evry, Trappes (devenue Saint-Quentin-en-Yvelines), Marne-la-Vallée et Melun-Sénart, auxquelles se sont progressivement substitués des établissements publics d'aménagement, dotés de la personnalité juridique et de l'autonomie financière, et habilités de ce fait à exercer la maîtrise d'ouvrage des opérations d'aménagement (3).

Puis, en application de la loi du 10 juillet 1970 tendant à faciliter la création d'agglomérations nouvelles, des syndicats communautaires d'aménagements regroupant les communes concernées ont été mis en place dans les cinq villes nouvelles.

Cependant, sans une maîtrise, au moins partielle, des terrains particulièrement stratégiques, les établissements publics n'auraient eu que peu de chances d'assurer la réalisation de leurs projets. Aussi, le second point sur lequel a porté l'effort des pouvoirs publics et des autorités régionales a-t-il été la mise en œuvre d'une politique d'acquisition foncière dans le périmètre des Villes Nouvelles. C'est ainsi que quelque 12 000 hectares ont été acquis par l'État ou les établissements publics, tandis que l'ensemble des territoires concernés était couvert par des Z.A.D. qui constituent une protection relativement efficace contre la spéculation foncière.

Dans le même temps, étaient engagés certains investissements assurant les liaisons entre Paris et les villes nouvelles. Leur réalisation est encore inachevée : il s'agit d'opérations lourdes dont la mise au point technique, juridique et financière ne concerne pas exclusivement les villes nouvelles, mais également les liaisons de Paris avec la province, telle l'autoroute A 4, ou avec la banlieue existante, comme les premiers tronçons du Réseau express régional. Et pourtant, l'antenne ferrée d'Evry, qui fonctionnait depuis 1973 jusqu'à Grigny, a été mise en service en 1975, la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines a été ouverte la même année, la gare de Savigny Bois d'Arqueil à Melun-Sénart ouvrira en 1976, le R.E.R. atteindra Noisy-le-Grand à la fin de 1977 et l'antenne ferrée Nanterre-Cergy devrait être mise en service en 1978.

Si les villes nouvelles voient parfois leur priorité compromise par d'autres priorités, régionales ou nationales, certains de leurs premiers équipements permettent de répondre aux besoins des populations existantes dans les départements périphériques, qu'il s'agisse de stations d'assainissement, de centraux téléphoniques, et bientôt de centres de tri postaux (Evry et Saint-Quentin).

Parallèlement, des équipements de superstructure, publics et privés, ont été implantés, en particulier dans le cœur des villes : préfectures d'Evry et de Cergy-Pontoise ; centres commerciaux régionaux des 3 Fontaines (55 000 m<sup>2</sup>) ouvert à Cergy en 1974, et d'Evry (70.000 m<sup>2</sup>) mis en service en 1975 ; établissements d'enseignement supérieur : l'ESSEC fonctionne à Cergy pour la deuxième année scolaire, l'école du Trésor est en construction à Marne-la-Vallée, des IUT sont mis en chantier à Cergy et à Evry.

Des ensembles importants d'équipements "intégrés", publics et privés, culturels et sociaux ou sportifs, ont pu également être réalisés et ont été récemment ouverts au public à Evry (Agora), à Saint-Quentin-en-Yvelines (centre de Maurepas-Elancourt), à Melun-Sénart (centre de Plessis-le-Roi) ou s'ouvriront bientôt à Marne-la-Vallée (centre de l'Arche-Guédon à Torcy). Les villes nouvelles offrent en effet l'occasion d'un champ d'expérimentations urbaines et architecturales que leurs responsables n'ont pas voulu ignorer, quelles que puissent être les difficultés rencontrées.

(1) On sait que depuis l'idée a été reprise et que presque simultanément la réalisation de villes nouvelles a été engagée à Lille-Est, au Vaudreuil (près de Rouen), à l'Isle d'Abeau (près de Lyon) et sur les rives de l'Etang de Berre.

(2) En effet, les villes nouvelles du Grand Londres ou de la région de Stockholm, déjà réalisées ou en projet, ne devaient pas dépasser les 100 000 habitants.

(3) En 1975, les cinq établissements publics des villes nouvelles de la région d'Ile-de-France couvrent 69 communes.



Réalisations et innovations concernent aussi les quartiers d'habitation, où l'effort a porté en particulier sur la conception des établissements scolaires. Ces établissements ont été, d'ailleurs, livrés en même temps que les premiers logements : de 1971, date de livraison de ceux-ci, à 1975, de 50 000 à 60 000 logements ont été réalisés dans les villes nouvelles. Ils ont permis à celles-ci d'accueillir environ 145 000 habitants entre 1968 et 1975, soit près du quart de l'accroissement démographique régional durant la même période.

L'objectif initial, qui était d'atteindre, à la fin du VI<sup>e</sup> plan (1974-1975), un rythme de 25.000 logements par an sur l'ensemble des villes nouvelles, sous-estimait l'importance des difficultés, qu'elles soient techniques (rythme de libération des sols et de réalisation des infrastructures...) ou plus généralement liées à la concurrence de l'urbanisation diffuse.

Par ailleurs, les villes nouvelles ont accueilli plus de 20 % des surfaces industrielles agréées en région d'Île-de-France au cours du VI<sup>e</sup> plan et quelque 100 000 mètres carrés de bureaux y ont été construits. Ces chiffres peuvent paraître faibles, et de fait, ils le sont au regard des objectifs. Mais on doit noter que si l'emploi industriel diminue de façon régulière depuis 10 ans dans l'ensemble de la région, dans les villes nouvelles, alimentées essentiellement par le desserrement des entreprises depuis la zone centrale, les emplois de ce type progressent. De même, s'agissant des bureaux, on rappellera que la Défense, malgré la position privilégiée que lui confère la proximité du centre d'affaires de Paris – alors que les villes nouvelles sont 3 à 4 fois plus éloignées – a mis plus de 15 ans pour réaliser les 640 000 m<sup>2</sup> de bureaux qui y étaient en service début 1975 (1).

Aujourd'hui, bien que les réalisations soient au-dessous des objectifs très ambitieux fixés notamment au VI<sup>e</sup> plan tant en matière de logements et d'emplois que d'équipements, les villes nouvelles sont bel et bien une réalité et il apparaît qu'un point de non-retour a été atteint.

S'il est trop tôt pour tirer les leçons des multiples innovations lancées à l'occasion de leur réalisation, les villes nouvelles n'en constituent pas moins la première tentative en France pour aborder l'ensemble des fonctions urbaines (habitat, emplois, services) de manière globale et simultanée.

---

(1) De fait de la quasi simultanéité de l'achèvement de plusieurs chantiers importants, ce chiffre a connu depuis une progression très importante et était de l'ordre de 800 000 m<sup>2</sup> au 1<sup>er</sup> janvier 1976.



Ainsi, par référence au diagnostic établi en 1965 et au parti d'aménagement alors proposé, le bilan des années 1965-1975, volontairement limité à ses aspects fondamentaux, confirme que les orientations alors retenues, considérées comme audacieuses à l'époque, étaient à la fois crédibles et réalisables.

Ni palmarès, ni plaidoyer, ce bilan permet de faire apparaître que ce qui, il y a 10 ans, était jugé aventureux était en fait possible :

- ralentir la croissance démographique de la région d'Ile-de-France, même si l'effet est moins certain quant au freinage de la croissance des emplois et en dépit d'un déséquilibre préoccupant dans l'évolution des secteurs secondaire et tertiaire ;
- maintenir un rythme soutenu de construction permettant à la fois le renouvellement et l'amélioration qualitative du parc de logements, même si la répartition spatiale de ceux-ci entre Paris, la zone agglomérée et la périphérie, nécessite des mesures correctrices vigoureuses ;
- réaliser un effort de financement considérable en matière d'infrastructures de transport, dont les effets ne vont apparaître de façon nette que dans les prochaines années ;
- remédier au sous-équipement et au sous-emploi de la banlieue par une politique effective de desserrement des activités et des équipements. Cette politique a obtenu des résultats substantiels sans pouvoir assurer encore un rééquilibre entre l'Est et l'Ouest, notamment dans le domaine des emplois de bureau ;
- enfin et surtout, sur le plan spatial, mettre en place sur le terrain les pôles restructurateurs de banlieue et les villes nouvelles – même si, du fait de la sous-estimation des difficultés inhérentes à la période de démarrage, le rythme en a été jusqu'à présent moins rapide que prévu.

L'expérience confirme ainsi que créer des villes est une opération nécessairement longue, qui suppose une volonté ferme et un effort continu, tant au niveau central que local. On peut estimer que la décennie écoulée a montré qu'à cette condition la pari ambitieux lancé en 1965 pouvait être tenu.



