

# Du District à la Région Ile-de-France

## 1962 - 1964 Création du District et de nouveaux départements

La mise en place d'une organisation administrative propre à la région parisienne s'inscrit dans le vaste mouvement de réformes lancées, en 1958 et 1959, souvent sous forme d'ordonnances.

L'ordonnance du 4 février 1959 crée le District de la région de Paris où l'exécutif est confié au préfet de la Seine soulevant l'opposition des collectivités concernées, de la majorité comme de l'opposition. « *Le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine refusèrent de désigner leurs représentants à cause de l'article V de l'ordonnance qui donnait au Gouvernement de prendre, par décret, toutes mesures touchant l'administration, l'organisation et la transformation des collectivités territoriales composant la région* »<sup>1</sup>.

Le Gouvernement est obligé de proposer à plusieurs reprises une nouvelle construction pour cette organisation afin de « *mettre fin à la honteuse anarchie qui, depuis quatre-vingt ans, jette une lèpre sur la région parisienne* »<sup>2</sup>.

Après un débat houleux, le District est finalement créé par la loi du 2 août 1961.

Certains élus municipaux parisiens et de Seine-et-Oise se sentent privés de leur « monopole » sur les projets d'urbanisme car des mesures nouvelles limitent leur pouvoir. Elles viennent s'ajouter à celles qui, depuis 1957, permettaient déjà de réaliser les grands ensembles avec un permis de construire délivré par le ministre de la construction, quelle que fût la volonté des maires concernés.<sup>3</sup>

Dans la Seine-et-Oise, les communistes, les socialistes et le très modéré Raymond Berrurier, défenseur du monde rural, votent contre le District.

Les élus de la majorité y sont favorables car le District améliore la situation financière et fiscale de leur département jusqu'alors défavorisé par rapport à celui de la Seine. Ses habitants paient plus d'impôts que ceux du département de la Seine et pourtant les recettes fiscales restent insuffisantes. Une partie du pouvoir d'achat des habitants de Seine-et-Oise est dépensée à Paris où la plupart travaille. De plus les dépenses sociales absorbent les deux tiers du budget départemental.

Après le changement de gouvernement de 1962, le nouveau ministre de l'intérieur, Roger Frey, dans un exposé au président de la République du 8 octobre 1963, se montre encore plus net sur la volonté du Gouvernement de contrôler la région parisienne : « *Les assemblées délibérantes départementales ou communales ne sauraient avoir d'attributions aussi étendues que dans les autres départements [...] Les libertés locales seront maintenues dans la mesure où elles ne mettront pas d'obstacles à l'intérêt collectif [...] L'administrateur général pourra accorder concession aux organismes d'aménagement aux lieux et places des communes qui s'y seront refusées* »<sup>4</sup> avec inscription d'office aux budgets communaux.

En 1964, le renouvellement du conseil général de Seine-et-Oise, qui a cette occasion passe de 41 à 67 conseillers, voit le net succès de la gauche. Le Gou-

<sup>1</sup> BRUN, Pierre, président du conseil d'administration du district de la région de Paris, 1966.

<sup>2</sup> DEBRE, Michel, premier ministre.

<sup>3</sup> TENINE MICHEL, Nadia, *Les français et la politique dans les années soixante* (II), un nouveau personnel politique en Seine-et-Oise, dossier paru dans le Bulletin de l'IHTP, n° 79, octobre 2002.

<sup>4</sup> TENINE op.cit. 3 p.125.

vernement refuse de le consulter sur le découpage du département entraînant un « *sentiment d'impuissance chez les élus contre une technocratie omnipotente [...] De plus en plus ulcéré, le conseil général finit par voter à l'unanimité contre le projet de villes nouvelles prévu au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme* »<sup>5</sup>.

## Organisation du District<sup>6</sup>

Le premier délégué au District est Paul Delouvrier, placé sous l'autorité directe du premier ministre. Il est chargé de proposer au gouvernement et de coordonner la politique de l'aménagement et de l'équipement de la région de Paris. Le but initial de cette création est d'appliquer le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (PADOG) et d'apporter une solution à la paralysie des structures institutionnelles.

M. Delouvrier bénéficie du soutien du président de la République, ses attributions sont impressionnantes. La faiblesse de ses moyens est compensée par la création de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne en août 1960.

Le conseil d'administration du District se compose à sa création de 28 membres, tous maires ou conseillers généraux (8 représentants du conseil municipal de Paris, 8 du conseil général de la Seine hors Paris, 8 du département de Seine-et-Oise, 4 de la Seine-et-Marne). Tous les membres sont des élus locaux mais désignés par un double système, la moitié d'entre eux est choisie par le Gouvernement, l'autre moitié est directement élue par ces assemblées. Pour plus facilement faire comprendre aux élus locaux l'intérêt d'une planification régionale, M. Delouvrier contrebalance leurs décisions par l'avis de socioprofessionnels en créant officieusement un comité économique et social composé de 35 à 40 membres issus d'organisations syndicales et des forces économiques comme le conseil national du patronat français (CNPF)...

A partir de 1966, le nombre de membres du District est porté à 54<sup>7</sup> selon le même mode de désignation que précédemment.

« *Ce conseil se comporte, en fait plus comme un véritable conseil d'administration de la région de*

*Paris que comme une assemblée politique. Devant l'ampleur de la tâche à accomplir, la plupart d'entre eux ont su dominer la diversité des tendances politiques qu'ils représentent, surmonter même leurs divergences d'opinion sur le District lui-même [...] ils ont pris conscience de l'existence, de la nécessité de l'organisation régionale de Paris qui doit coordonner, aider les initiatives des entités traditionnelles sans se substituer à elles [...] Le particularisme départemental, qui a pesé sur l'attitude de certains de nos collègues, apparaît aujourd'hui dépassé, car chacun a compris que tous les problèmes qui se posent dans la région sont tellement liés qu'il n'est plus possible de savoir, quand on prend une décision, si elle profitera plus à la ville de Paris ou à sa banlieue suburbaine, à la Seine-et-Marne ou à la Seine-et-Oise* »<sup>8</sup>.

### Le comité consultatif économique et social

Mis en place officieusement en octobre 1963 par une délibération du District, il est officialisé par le décret du 25 novembre 1967. Le nombre de ses représentants est fixé à 60 membres représentant les organisations syndicales de salariés, les activités économiques, les entreprises nationales, les professions libérales, des personnalités qualifiées. En 1976, il est remplacé par le comité économique et social.

## 1964 – Les nouveaux départements de la région parisienne

Une double et considérable novation pour la région parisienne est apportée par la loi du 10 juillet 1964 :

- aux anciens départements de la Seine et de la Seine-et-Oise, succèdent la commune département de Paris, 6 nouveaux départements issus d'un redécoupage des anciens départements de la Seine et de la Seine-et-Oise (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Essonne, Yvelines, Val-d'Oise).

- une préfecture de région est créée venant dans le même ressort territorial se surajouter au District. M. Delouvrier, le délégué général devenant préfet de la région parisienne, cumule les pouvoirs qu'il tenait du décret de 1961 avec ceux que lui attribue le décret du 10 août 1966 relatif à l'organisation des services

<sup>5</sup> TENINE op.cit. 3 p.125. Les relations resteront difficiles pendant une vingtaine d'années entre les élus des Yvelines et ceux de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

<sup>6</sup> FRANC, Michel, LECLERC, Jean-Pierre, *Les institutions de la région parisienne : du district à l'Ile-de-France*, éd. Berger-Levrault, 1977.

<sup>7</sup> 20 pour Paris, 6 pour chacun des départements de petite couronne, 4 pour chaque département de grande couronne.

<sup>8</sup> NUNGESSER, Roland, Président du Conseil d'administration du District de la Région de Paris, *Prise de conscience régionale* in revue Urbanisme n°84, 1964.

de l'Etat dans la région parisienne, sans commune mesure avec ceux de ces collègues de province.<sup>9</sup> Il est à la fois l'exécutif d'une assemblée qui reste celle d'un établissement public et non d'une collectivité territoriale et le représentant de l'Etat dans la région.

La mise en place de cette réforme est « poussée » par M. Delouvrier qui souhaite que l'Etat soit plus proche des administrés dans la région parisienne.

Il s'oppose à l'idée de poursuivre le mouvement d'agrandissement de Paris par l'annexion de communes limitrophes car « *quand Napoléon III a abandonné le pouvoir, il s'est constitué un Gouvernement de l'Hôtel de Ville, et il s'agissait d'un gouvernement de gauche. Paris était passé à gauche et il en restera des traces jusqu'à l'issue de la première guerre mondiale* »<sup>10</sup>.

Le ministre de l'intérieur fait remarquer au Général de Gaulle que, malgré tous ses efforts, il lui était impossible d'éviter la constitution d'un département entièrement communiste<sup>11</sup>. Si la Seine limite naturellement les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis au nord, au sud entre la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne, la limite naturelle de la Marne n'est pas respectée. Les communes plus aisées au nord de la Marne sont rattachées au Val-de-Marne pour contenir les ambitions du parti communiste solidement implanté à Ivry ou Vitry mais la majorité départementale s'avère finalement très instable puisqu'elle bascule dans un sens ou dans un autre en 1967, 1970 puis 1976.

Même si des protestations officielles sont émises par l'opposition, les élus de la région ne luttent pas contre cette réforme, conscients de l'opportunité qu'elle leur offre d'augmenter le nombre de députés et de sénateurs. Le choix des chefs-lieux coïncide avec le projet de nouveau plan d'aménagement en cours d'élaboration. Le choix de Nanterre, Bobigny et Créteil cadre avec les idées de restructurer la banlieue dense. Evry et Pontoise sont deux des villes nouvelles prévues en zone périphérique. Comme il n'est pas question de toucher au rôle de Versailles, le futur pôle à l'ouest est donc amputé de la fonction administrative départementale.

Cette réforme répond également aux préoccupations visant à aligner la région parisienne sur la province et appliquer la réorganisation des services de l'Etat introduite par les décrets du 14 mars 1964.

## L'organisation des services

Dans le domaine de l'aménagement régional, le décret du 30 mars 1967 crée le **service régional de l'équipement de la région parisienne** (SRERP) qui résulte du regroupement d'anciens services de la construction, des Ponts et Chaussées et du SARP.

Service extérieur du ministère de l'équipement et du secrétariat d'Etat aux transports, le SRERP est mis à la disposition du préfet de la région parisienne dont il est le correspondant unique pour l'exercice des attributions relevant du ministère de l'équipement. Son chef, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a rang et prérogatives de préfet. Il est également responsable de la mission de l'aménagement des équipements et des transports (MAET) qui prépare et exécute les tâches dans le domaine des études d'aménagement et d'urbanisme, des équipements collectifs, de la construction et des transports.

Aucun lien hiérarchique n'assujettit les directions départementales de l'équipement (DDE) au SRERP qui apporte son assistance sur le plan technique aux DDE et peut faire appel à leur concours.

**L'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP)** est créée pour agir directement sur le marché foncier par le décret du 14 avril 1962.

L'AFTRP peut acquérir à l'amiable ou par expropriation les immeubles nécessaires à la réalisation des opérations d'urbanisme et exercer un droit de préemption dans les zones d'aménagement différé (ZAD). Pour lutter contre la spéculation foncière, la loi du 26 juillet 1962 crée les ZAD afin d'éviter que des terrains nécessaires à la réalisation d'un projet d'aménagement public soient renchérissés lors l'annonce de ce projet.

**La loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967** et le **décret du 28 mai 1969** consacrent officiellement la notion de schéma directeur et instituent une armature de textes – schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, schémas de secteurs, plans d'occupation des sols qui succèdent aux anciens plans d'urbanisme : « *les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les schémas de secteurs sont établis en conformité avec le schéma directeur de la région Ile-de-France sous l'autorité du préfet de la région parisienne assisté du chef du service régional de l'équipement* ».

<sup>9</sup> Le décret du 14 mars 1964 crée les préfets de région chargés de coordonner l'action gouvernementale concernant le développement économique régional.

<sup>10</sup> DELOUVRIER, Paul, *L'aménagement de la région parisienne* (1961 – 1969), Institut Delouvrier, Presses des Ponts et Chaussées, 2003, documentation DREIF.

<sup>11</sup> DELOUVRIER, op.cit. 10.



# Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris de 1965

## Phase d'élaboration du schéma directeur d'aménagement

M. Delouvrier, nommé en août 1961 pour mettre en application le PADOG, s'entoure d'une équipe d'architectes et d'urbanistes de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (IAURP) créé en 1960 à l'initiative de l'Etat, sans faire appel aux fonctionnaires du SARP qui ont en charge l'élaboration des documents d'urbanisme dans la région.

Le constat qu'ils font du PADOG est de n'avoir pas prévu l'aménagement à long terme pour une population en augmentation considérable<sup>12</sup>. Leurs estimations démographiques pour la région parisienne, réalisées à partir des taux d'accroissement des dernières années, leur donnent pour l'an 2000 un nombre d'habitants compris entre 14 et 16 millions. « *Au vu de notre perspective de population imbattable que l'INSEE n'a jamais pu combattre, nous nous sommes dits qu'il faudrait refaire le PADOG* »<sup>13</sup>.

L'équipe d'experts de l'IAURP et le délégué général estiment que dans ces conditions le PADOG crée une nouvelle frontière administrative « *qui aurait théoriquement du être plus puissante qu'un mur réel* » et ne laisse pas de possibilités de développement à la région. Le manque prévisible de terrains constructibles à l'intérieur de la zone autorisée oblige d'avoir recours à des dérogations « *délivrées arbitrairement* » pour permettre la construction de grands ensembles.

Cette affirmation doit être nuancée par le point de vue du SARP. Dans une lettre au délégué général, M. Gibel, directeur du SARP et auteur du PADOG, explique que ces dérogations furent accordées en petit nombre par rapport au nombre de logements réalisés<sup>14</sup>.

A l'époque de l'élaboration du SDAU des idées concernant l'aménagement de la région parisienne sont émises par des architectes indépendants.

La création de villes nouvelles est une idée récurrente : en noyaux multiples concentriques, le long de lignes de développement privilégiées, ou centre unique de très grande taille, un Paris parallèle pour accueillir les ministères et administrations.

Cette idée d'un Paris parallèle est écartée par M. Delouvrier qui ne veut pas transporter toute l'administration parisienne dans une zone à part, faire « *un Vichy à côté de Paris* ».

« *Je ne crois pas que la construction, à 30 ou 50 km de Paris, d'une cité modèle, résoudra le problème parisien. Les partisans du Paris parallèle pensent qu'il sera difficile de rénover le cœur de Paris si l'on ne s'est pas préalablement donné un peu d'air* ». [...] *La construction d'une ville de 1 à 2 millions d'habitants nécessite d'abord de lourds efforts. Si elle est construite, quelle sorte de ville serait-elle, où trouverait-elle son âme et qu'y mettrait-on ? C'est déjà un problème. Mais ensuite il faudra bien revenir aux sept millions et demi d'habitants qui vivent dans Paris et examiner ce qu'on en fera et comment on modernisera leurs conditions de vie* »<sup>15</sup>.

## Le livre blanc de 1963

En 1963, un livre blanc, avant-projet de programme duodécennal d'équipement et d'aménagement de la région de Paris, fait le bilan de la situation et présente dans les grandes lignes les ambitions d'un futur schéma d'aménagement. Les perspectives d'évolution démographique de la région parisienne

<sup>12</sup> Voir chapitre précédent : les objectifs du PADOG étaient seulement fixés à dix ans.

<sup>13</sup> DELOUVRIER, op. cit. 10 p.77.

<sup>14</sup> GIBEL (M.), chef du Service de l'Aménagement de la Région Parisienne, lettre à M. Delouvrier du 2 juin 1965 (Archives DREIF - 1934W22).

<sup>15</sup> DELOUVRIER, Paul, in Revue Urbanisme n°84, 1964.

reçoivent l'agrément de la commission nationale d'aménagement du territoire.

Les programmes des différents plans permettent de faire face au retard considérable de la banlieue en matière d'assainissement, d'alimentation en eau, d'équipements hospitaliers, scolaires, universitaires, sportifs et culturels.

Les perspectives pour les années suivantes font apparaître une très forte croissance démographique. La région devra faire face à un énorme accroissement des besoins en surface pour répondre aux exigences d'une modernisation des activités et aux attentes des habitants aspirant à des logements plus confortables, plus spacieux, à plus d'équipements et à des meilleures conditions de déplacement.

« *Accroissement considérable des besoins par tête, accroissement important du nombre des têtes* »<sup>16</sup>, tel est le défi auquel doit répondre le nouveau schéma d'aménagement.

Le document se fixe un objectif non pas uniquement quantitatif mais aussi une contribution au bien-être ou « plus ambitieusement au bonheur » de la population.

Le développement de la région parisienne s'organise dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire. 8 métropoles d'équilibre<sup>17</sup> ont été définies en 1964 pour « soulager » la croissance de la région parisienne et aider au rééquilibrage du territoire. De leur côté, les 17 départements constituant le bassin parisien contribuent également à « décharger l'agglomération de Paris du surplus de l'avenir »<sup>18</sup>.

Mais cela ne suffit pas à répondre aux besoins d'une population de 14 à 16 millions d'habitants à l'an 2000. « *Le plus grand Paris ne peut souhaiter voir rapidement grandir les autres villes de France, mais Paris doit savoir qu'il deviendra grand* »<sup>19</sup>. Il s'avère donc nécessaire d'entreprendre des actions au niveau de la région parisienne pour :

- freiner l'arrivée de population pour ne pas dépasser le chiffre de 14 millions d'habitants à la fin du siècle,
- organiser la croissance de la région au lieu de la contenir à tout prix à l'intérieur d'un périmètre défini,

- refuser une extension urbaine par cercles concentriques autour du centre ville historique de Paris

Les frontières de l'agglomération restent floues entre celles définies par les statistiques de l'INSEE et celles du ministère de la construction. La création du District commence à peine à donner une réalité aux frontières administratives de cet ensemble « *Et pourtant c'est ce grand Paris, qui est la vraie réalité humaine, unissant dans une communauté de destin les 9 millions de personnes qui y vivent en 1965* »<sup>20</sup>.

## Les orientations du SDAU

Les orientations du SDAU de la région de Paris sont donc basées sur le constat alarmant qui a été dressé

. Le schéma préconise de canaliser la croissance le long de deux axes d'urbanisation parallèles à la Seine. Il recommande de relayer le centre historique de Paris par un certain nombre de centres urbains nouveaux : les pôles restructurateurs de banlieue destinés à améliorer l'équipement des banlieues anciennes et des villes nouvelles plus éloignées et de grande taille destinées à faire face à la poussée démographique.

Il définit les réseaux de transports à mettre en œuvre pour irriguer la région :

- un nouveau réseau express régional (RER) reprenant la ligne est-ouest en construction et créant 2 transversales nord-sud avec des raccordements vers les villes nouvelles. Ce principe rompt avec toutes les études réalisées auparavant sur l'utilisation de la ligne de Sceaux et son prolongement vers la gare du Nord,
- le prolongement de lignes de métro en banlieue,
- la construction d'un réseau autoroutier dense et maillé.

## Objet et portée du SDAU

Ni plan d'urbanisme, ni programme d'équipement, le SDAU est une trame de plans d'urbanisme et de programmes d'équipement :

- en matière d'urbanisme, le schéma directeur comporte au niveau de la région, exprimées par une

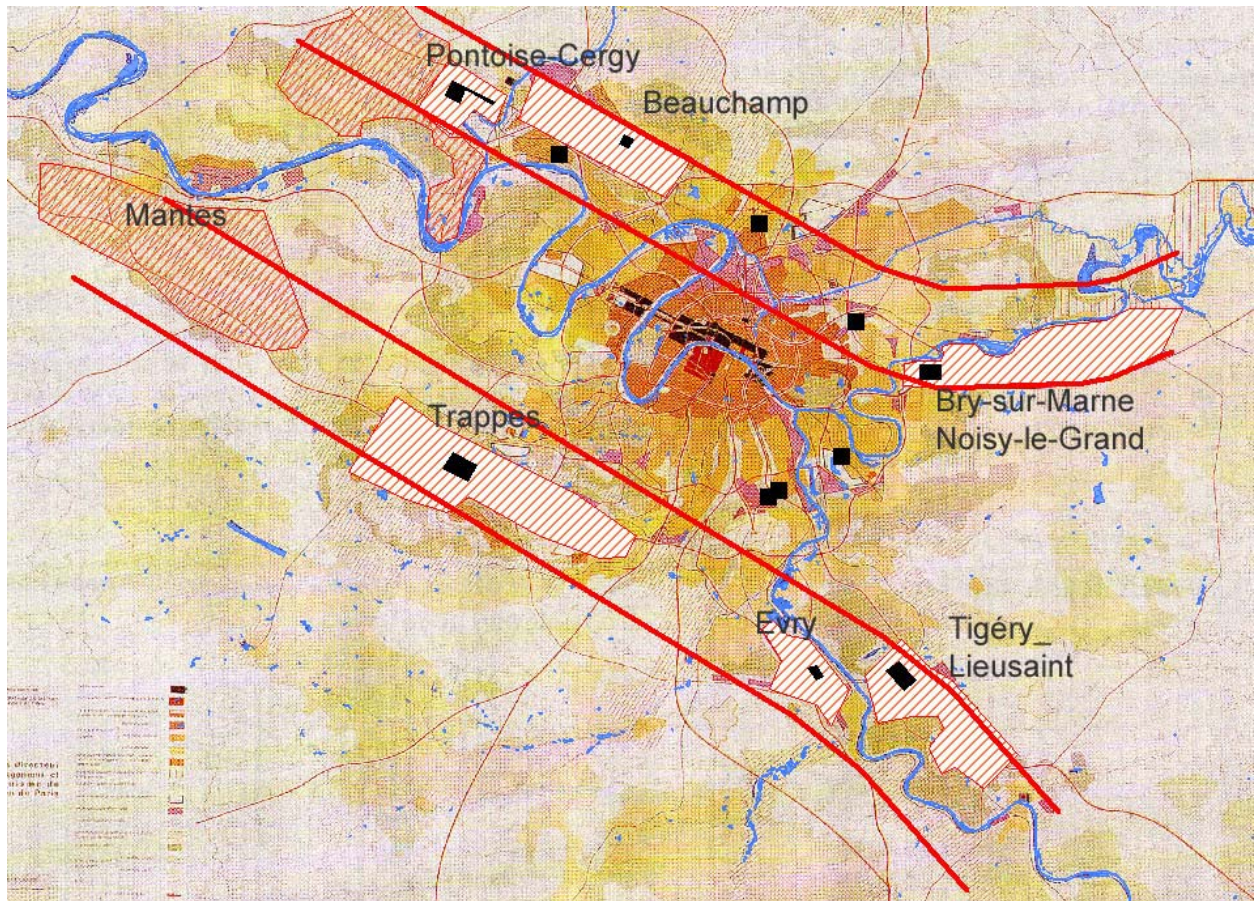
<sup>16</sup> SDAU de la région de Paris de 1965 p.29.

<sup>17</sup> Lille-Roubaix-Tourcoing, Nancy-Metz-Thionville, Lyon - Saint-Etienne - Grenoble, Aix-Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes - Saint-Nazaire et Strasbourg.

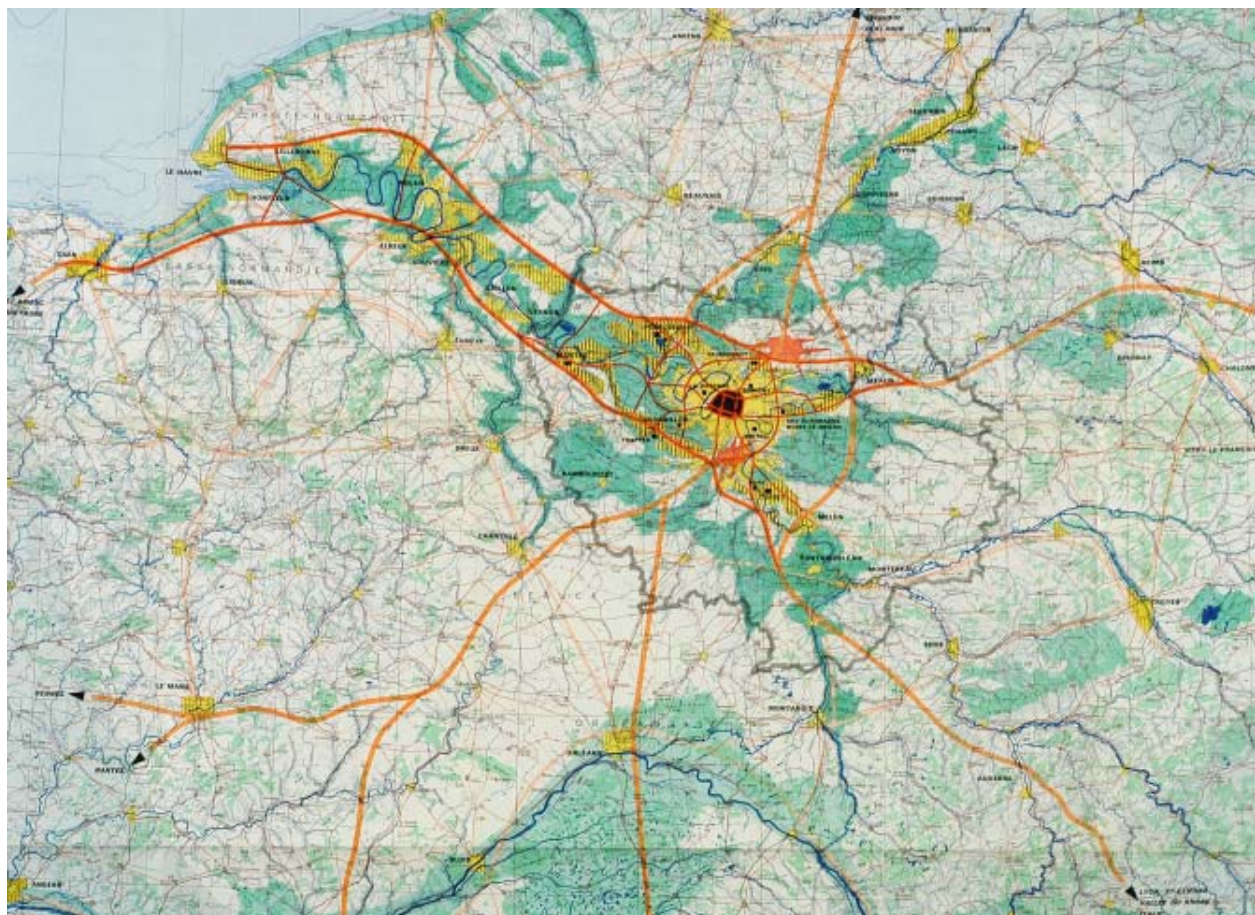
<sup>18</sup> SDAU de la région de Paris, p.25.

<sup>19</sup> SDAU de la région de Paris, p.27.

<sup>20</sup> SDAU de la région de Paris, p.45.



SDAU de 1965 : les 2 axes d'urbanisation et les villes nouvelles



carte de la région de Paris dans le bassin parisien

carte géographique à l'échelle du 100 000<sup>e</sup>, les orientations majeures de localisation des espaces libres et des zones construites, et à l'intérieur de celles-ci des dominantes d'habitat et d'activités ; il comporte les grandes infrastructures de transport ferroviaire, routier et aérien situées dans la région.

- en matière d'équipement, le schéma directeur définit le cadre dans lequel seront assumées les principales fonctions urbaines au fur et à mesure de l'accroissement des besoins et de la répartition au niveau régional des financements fixés par les plans quinquennaux du pays.

## La consultation

Le futur schéma est pris en considération par un conseil restreint présidé par le chef de l'Etat le 6 novembre 1964.

Le 26 mai 1965, M. Delouvrier demande son avis sur le futur SDAU au SARP<sup>21</sup> puis présente officiellement le document le 28 juin 1965 au comité d'aménagement de la région parisienne (qui n'a pas encore été consulté) et à la presse.

Une très large consultation des élus locaux, du conseil économique, des chambres de commerce est lancée de juillet à décembre 1965. Ces instances sont appelées à émettre leur avis sur le futur SDAU par un vote. Le 10 décembre 1965, celui du conseil général de Paris donne une égalité entre les partisans et les opposants au projet : 73 voix pour (centristes et UNR), 73 voix contre (socialistes et communistes).

Le 10 janvier 1966 le comité d'aménagement de la région parisienne examine le SDAU et émet un certain nombre de remarques :

- il est d'accord sur les axes préférentiels et les villes nouvelles de Cergy-Pontoise, d'Evry et sur le parti pris pour réaliser une ville à l'est à partir de Noisy-le-Grand et une future chaîne d'agglomérations séparées par des espaces non construits ;

- il émet quelques réserves sur la localisation des villes nouvelles de Beauchamp et surtout de Trappes-Saclay qui devra être limitée dans la mesure du possible en prenant en compte la nécessité de magnifier et revivifier Versailles et le vaste périmètre de protection qui devrait être instauré autour du centre

d'énergie nucléaire de Saclay ;

- il demande l'étude d'autres sites d'urbanisation comme celui du Bourget après le départ de l'aéroport vers un nouveau site au nord de Paris et la plaine de Montesson ;

- il demande la protection par tous moyens réglementaires des massifs boisés en zone rurale ainsi que la sauvegarde des terres de culture ;

- il demande la protection des gisements naturels et la réglementation de leur exploitation ;

- il attire l'attention sur la réalisation des grands équipements qui manquent à l'agglomération et dont les besoins pour 14 millions d'habitants risquent d'aboutir à des situations catastrophiques (hôpitaux, universités, alimentation en eau et assainissement).

Le 13/01/1966, le SDAU est sévèrement critiqué par le conseil municipal de Paris.

En mars 1966, le conseil d'administration du District émet un avis favorable sur le schéma directeur par 15 voix pour et 8 contre.

Le comité consultatif économique et social du District adopte également en mars, le schéma directeur remanié, par 37 voix pour et 14 abstentions.

Les critiques à l'égard de l'action de Paul Delouvrier deviennent moins feutrées à partir de 1967. Pour réaliser les villes nouvelles et éviter la spéculation foncière, le préfet souhaite utiliser massivement l'outil des ZAD sur toute la région parisienne. Le premier ministre Georges Pompidou n'y est pas "*très chaud*", des sénateurs et députés comme Albin Chalandon et le ministre des finances, Valéry Giscard d'Estaing y sont opposés.

Lors de la pose de la première pierre de la préfecture d'Evry en 1967, le ministre de l'équipement Edgar Pisani qualifie péjorativement l'opération des villes nouvelles « *de gageure urbanistique* » et « *d'aventure industrielle* ».

Un an plus tard, des députés de l'UDR (Union des démocrates pour la Cinquième République - majorité gouvernementale) de la région parisienne craignant d'être battus accusent M. Delouvrier d'avoir mis des HLM « *là où il ne fallait pas* », que les gens « *voteraient mal* » et renverseraient la majorité de leur circonscription.

<sup>21</sup> Lettre du 17 juin 1965 de M. Paul Delouvrier au SARP (Archives DREIF - 1934W22).



# Les grandes transformations de Paris et sa banlieue entre 1960 - 1975

La région parisienne passe de 8,4 millions d'habitants en 1962 à 9,880 millions en 1975. Durant cette période Paris se transforme, du moins le nouveau Paris, celui compris entre l'ancienne barrière des Fermiers Généraux et ses limites administratives. La banlieue s'organise avec la création de nouveaux pôles dans la zone dense et de villes nouvelles aux franges de l'agglomération. Ces pôles destinés à rayonner sur un territoire plus vaste que leurs simples limites initient un fonctionnement polycentrique de l'agglomération.

Les contours de l'agglomération de Paris restent toujours flous. « *Pour le Parisien, comme pour le visiteur de 1963, Paris c'est toujours le cœur de l'agglomération dans ses limites de 1860, ou à la rigueur le Grand Paris dont les limites sont administrativement mal définies mais qui englobe en fait toute la zone de constructions continues* »<sup>22</sup>.

Au début des années 1960, les mauvaises conditions de logement et les difficultés de transport sont les maux dont souffrent Paris et sa banlieue.

Les conditions de confort des Parisiens et des banlieusards sont celles d'un autre âge : 80% du parc de logements a plus de 30 ans, 45% des logements n'ont pas de WC, 2 logements sur 3 n'ont ni douche, ni baignoire. « *Le parisien est le citoyen le plus mal logé de France* »<sup>23</sup>.

Durant la période 1962 – 1975, plus de 1,2 millions de logements nouveaux sont construits avec un rythme annuel qui dépasse parfois les 100 000 logements. Près des ¾ des logements construits bénéficient d'une aide de l'Etat, soit environ 900 000 logements dont 400 000 HLM.

Mais ces grands ensembles, bien accueillis par les premiers locataires, ne sont pas exempts de reproches. Ils sont souvent mal reliés aux gares ; sans équipement ; aux formes urbaines monotones, aux techniques de réalisation insuffisamment dominées. La réalisation massive de plusieurs milliers de logements édifiés en quelques années entraîne des aberrations dans la gestion des communes. Ainsi par

exemple au début des années 1960, la moitié des habitants de Massy a moins de 3 ans, la moyenne d'âge de la commune n'est que de 12 ans et « *dans cette gigantesque pouponnière il n'existe ni garderie, ni salle de réunion, ni rien* »<sup>24</sup>.

Ces cités dortoirs engendrent des migrations alternantes importantes. Dans certaines communes, 80% de la population active la quitte le matin pour aller travailler. Les transports en commun, qui n'ont pas été modernisés depuis la guerre, sont surchargés aux heures de pointe, La voirie parisienne et de banlieue n'est pas adaptée à la spectaculaire croissance de la circulation automobile. Les parkings publics sont rares, obligeant les véhicules à stationner n'importe où dans les rues.

Le sous-équipement en commerces, hôpitaux, lycées universités... de la banlieue, pour criant qu'il soit, est du même ordre que celui qui touche la plupart des villes de province à cette époque. C'est un gigantesque effort de modernisation que va accomplir le pays tout entier.

## Les grandes transformations de Paris

Entre 1954 et 1974, la population parisienne chute de 19 % soit 500 000 habitants ; la baisse de la population ouvrière est de 44 % tandis que dans le même temps le nombre de cadres supérieurs augmente de 51 %. Ce mouvement de transfert de population atteint son maximum entre 1968 et 1975, quand 900 000 personnes quittent la ville, soit 330 000 ménages (1 sur 3), faisant perdre à Paris la moitié de ses enfants de moins de 15 ans et des personnes âgées de 25 à 40 ans.

Le nombre de mètres carrés de bureaux privés ou publics passe de 25,4 millions à 29,8 millions tandis que les emprises occupées par l'industrie et les garages diminuent, passant de 12,5 millions de mètres carrés à 8,5 millions.

Mais tout en perdant des habitants, la ville se densifie avec la construction de 15 millions de mètres carrés

<sup>22</sup> BOUTET de MONVEL, Noël, Les demains de Paris, éd. Denoël, 1964.

<sup>23</sup> it

<sup>24</sup> it

supplémentaires (plus 12,3 %) car la surface moyenne de plancher par habitant augmente (passant de 29 à 38 m<sup>2</sup>).

Après l'esquisse d'un plan directeur de Paris proposé en décembre 1954 par Bernard Lafay au conseil municipal, un nouveau plan est dessiné en 1957 par Raymond Lopez. Ce plan oppose radicalement le Paris central et le Paris périphérique à remodeler, celui qu'on appelait en 1860 le Nouveau Paris. Une rocade autoroutière sépare ces deux Paris et annonce l'abandon définitif des grandes croisées se coupant au centre de la capitale comme celles dessinées par Le Corbusier avec son plan Voisin de 1925.

## La rénovation des flots insalubres

Le plan Lopez de 1957 délimite les zones du Paris périphérique à rénover dans lesquelles les règles d'urbanisme seraient différentes de celles appliquées au centre historique et basées sur l'utilisation optimale de l'espace. « *L'aspect de la ville changera. On ne s'y déplacera plus entre des murs parallèles, dans des couloirs, des rues, mais des espaces où alterneront bâtiments et plantations* ».

Le Paris des arrondissements extérieurs s'est urbanisé et densifié après l'annexion de ces territoires à Paris en 1860 en accueillant de l'habitat modeste et de nombreuses usines. Il reste d'énormes emprises industrielles ou ferrées dans ce Paris comme les faisceaux de voies des Batignolles, de la Chapelle, de Bercy, d'Austerlitz, de Vaugirard, des grandes usines comme celles de Panhard dans le XIII<sup>e</sup>, de Citroën dans le XV<sup>e</sup> d'une multitude de garages et d'ateliers...

Le programme de rénovation est ambitieux : dépasser l'urbanisme d'alignement, structurer différemment la ville, supprimer la rue, utiliser les constructions verticales afin de composer des espaces de

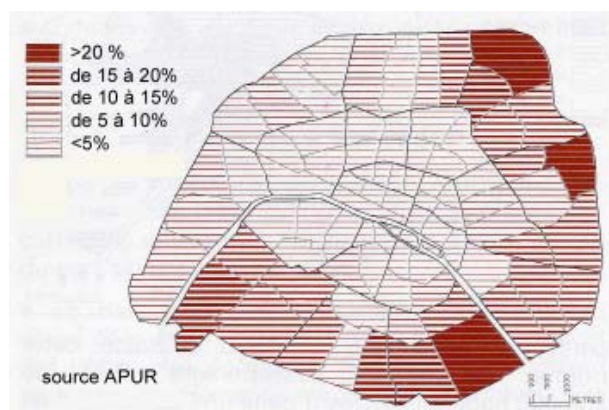


Rénovation du XIX<sup>e</sup> secteur Flandre en 1975  
(photothèque DREIF)

promenades, des dalles animées par des commerces, aérer, décongestionner, rompre la monotonie de la ville.

De 1960 à 1965, les opérations de rénovation déclarées d'utilité publique couvrent 212 ha. Elles sont confiées à divers organismes dans le cadre de la législation de 1958. Certains secteurs des arrondissements périphériques : Italie, Glacière, Tolbiac, portes de Choisy et d'Ivry dans le XIII<sup>e</sup>, Plaisance dans le XIV<sup>e</sup>, Front de Seine, Sablonnière, Cambronne, dans le XV<sup>e</sup>, La Villette, Flandre, Crimée dans le XIX<sup>e</sup>, place des Fêtes à Belleville dans le XX<sup>e</sup>... connaissent ainsi une modification radicale de leur bâti.

De très grandes opérations d'urbanisme plus ponctuelles sont également engagées « *pour contribuer à changer l'image de la capitale, améliorer son allure, lui redonner force et beauté* » comme celles des Halles, du quartier Maine-Montparnasse, de la porte Maillot...



résidences principales construites entre 1968 et 1975  
(en %) source APUR Paris Projet 19/20



Front de Seine dans le XV<sup>e</sup>  
(photothèque DREIF)



porte de Choisy dans le XIII<sup>e</sup> (photothèque DREIF)

Certaines de ces opérations connaissent des difficultés financières qui souvent leur interdisent d'atteindre leur objectifs et se soldent par une densification abusive et une mauvaise intégration de ces nouveaux ensembles dans les quartiers. De plus, la politique volontariste de l'aménagement parisien prenant prétexte de la modernité et de l'hygiène s'accompagne d'un transfert massif de population modeste de Paris vers la banlieue.

## La restauration des quartiers anciens

Alors que le plan de rénovation de 1946 prévoyait une transformation totale du centre de Paris, par des démolitions massives et le percement de voies nouvelles, épargnant quand même les hôtels de Sens, d'Aumont, de Beauvais et de Chalon-Luxembourg, la Commission des sites obtient finalement la préservation d'un certain nombre de vieilles demeures.

La promulgation de la loi du 4 août 1962 dite Malraux apporte un support juridique pour la création du secteur sauvegardé du Marais et met un frein aux démolitions anarchiques et aux reconstructions peu respectueuses du patrimoine architectural. Le quartier du Marais, s'étendant sur 126 ha à cheval sur les III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> arrondissements, est décrété en 1964 – 1965 « *secteur sauvegardé* ».

## Des grandes réalisations parisiennes

### La Maison de la Radio

Conçue dans les années 1950 par l'architecte Henry Bernard, la Maison de la Radio est construite sur le site d'une ancienne usine à gaz, désaffectée en 1928, remplacée par un stade. Elle est inaugurée le 14

décembre 1963 par le président Charles de Gaulle en présence d'André Malraux, ministre de la culture.

### Les abattoirs de la Villette

En décembre 1955, le conseil municipal de Paris approuve le projet de reconstruction des abattoirs afin de rationaliser et moderniser les opérations d'abattage. Le projet est approuvé en 1957 et le 6 janvier 1959, le Gouvernement décide la création du marché d'Intérêt national de Paris la Villette. La société d'économie mixte est constituée à 55% par la Ville de Paris, 30% par l'Etat et 15% par les professionnels de la viande.

D'abord estimé à 174 millions de francs en 1957, le coût des travaux s'élève à 600 millions de francs en 1966. En 1970, alors que le chantier est déjà bien avancé, les dépenses atteignent 1 250 millions de francs. Il est alors décidé d'arrêter ce gouffre financier alors même que le marché de la viande s'est profondément modifié au cours de ces années avec la construction d'abattoirs au plus près des lieux d'élevage et le transport des carcasses par camions ou wagons frigorifiques.

Le rapport de la commission d'enquête du Sénat est sévère « *pour cet exemple d'incurie administrative* ».

## Les voies rapides dans Paris

Le réseau primaire parisien comprend les voies rapides qui figurent au plan d'urbanisme directeur de Paris adopté par le Conseil municipal les 26 et 27 octobre 1959, rendu public par arrêté interministériel du 21 juillet 1961 puis soumis à enquête en octobre et novembre 1961 et validé par la loi du 6 février 1967. Ce réseau figure également dans le SDAU de 1965<sup>25</sup>. Il comprend le boulevard périphérique, une rocade interne au niveau de l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux, la voie sur berge rive droite, l'axe nord-sud avec ses prolongements en direction des portes d'Aubervilliers et d'Italie, les radiales Vercingétorix, Denfert-Rochereau, Bercy-Rapée, et la pénétrante de l'antenne de Bagnole.

« *Un réseau de circulation rapide, reliant entre eux, et avec le boulevard périphérique, les principaux centres d'activités sera prévu, de façon à canaliser la circulation rapide en dehors de la voirie existante qui n'est pas adaptée à cette fonction. La création de ce réseau doit contribuer à la sauvegarde des quartiers existants, en évitant*

<sup>25</sup> Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris 1965, chapitre 1 ; commentaire général de la carte au 1/100 000. 3<sup>ème</sup> partie, description du parti d'aménagement, B - description, par zone, du schéma directeur, h) Paris intra-muros, paragraphe Les structures d'urbanisme de Paris intra-muros.

*d'avoir à en détruire le caractère pour faire face à l'inévitable accroissement des circulations. Ce réseau primaire permettra d'aménager la voirie existante, libérée de la circulation de transit, afin de la rendre à ses fonctions normales de desserte des quartiers qu'elle traverse »<sup>26</sup>.*

### La voie express rive droite

Le 26 mars 1964, le conseil municipal de Paris vote sur proposition du préfet le projet de la voie express rive droite destiné à faciliter l'intense circulation qui afflue quotidiennement de l'ouest vers le centre de la capitale ou qui quitte ce centre en direction de l'est. La voie relie entre eux et intègre des ouvrages déjà construits mais les travaux à entreprendre sont très importants : passages souterrains au niveau des ponts, voie sur berge basse de la rue du Louvre au pont de Sully. Aucune solution de voie souterraine n'était possible à cet endroit, il avait même été envisagé d'utiliser le tunnel du métro de la ligne 1, quitte à dévier celui-ci, mais le gabarit en largeur des tunnels était insuffisant pour livrer passage à deux files de voitures. Il n'était pas possible non plus de creuser un souterrain à grande profondeur dans la partie centrale car il n'existait pas d'emplacement acceptable pour les usines de ventilation et leurs cheminées ainsi que pour les bretelles de sortie. La seule solution a donc consisté à construire dans le lit de la Seine. La voie express rive droite est inaugurée le 22 décembre 1967.<sup>27</sup>

### Le boulevard périphérique

Le principe d'une rocade autour de Paris traitée en voie express raccordée à la voirie actuelle par des croisements à niveaux différents en un nombre restreint de points choisis pour assurer une large dispersion de la circulation est arrêté au cours des études d'aménagement de la « zone » entreprises dans le cadre de la loi du 7 février 1953. Commencé en 1960, le dernier tronçon s'ouvre en 1973 à l'ouest.

### Axe nord-sud

Le 30 juin 1960, le conseil de Paris est saisi d'un projet d'aménagement du canal Saint-Martin pour assurer une desserte routière rapide avec un aménagement des boulevards et quais existants. Le 23 et 24 décembre 1964, l'assemblée municipale accepte à l'unanimité le principe de suppression du canal au profit d'une voie automobile. La décision est justifiée par le fait « que le trafic du canal représentait le tonnage annuel de 35 000 camions,

(alors que) la desserte routière proposée pourrait supporter 35 000 000 de véhicules » - soit près de 100 000 véhicules jour.

Le projet évolue passant d'une voie rapide à 2 fois 2 voies à une autoroute à 2 fois 4 voies. Largement diffusé dans la presse, il suscite quelques timides réserves de la part des bateliers et de certains riverains mais seul le coût considérable est un obstacle à sa réalisation.

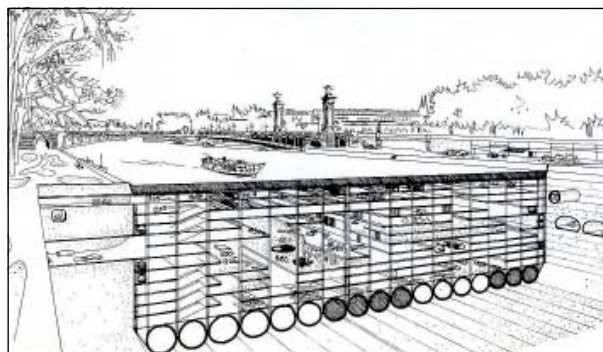
### Des projets futuristes pour aménager Paris

Au cours de la décennie 1960 – 1970 de nombreux esquisses ou projets vont fleurir, largement commentés par la presse.

Concernant la circulation automobile, on peut citer le projet élaboré en 1962 par la société des architectes diplômés par le gouvernement « de circulation continue » prévoyant la réalisation de six à sept axes nord-sud et autant est-ouest à 2 fois 2 voies sans feux de circulation que les piétons traverseraient soit par des passerelles, soit par des passages souterrains. D'autres projets proposent de créer des Paris souterrains, des Paris sous la Seine où seraient construits de gigantesques parkings.

De multiples projets concernent des bâtiments publics comme le ministère de l'éducation nationale à la place de la Santé...

Certains projets concernent un aménagement global de l'agglomération parisienne par la construction d'un « Paris parallèle », d'un « Paris logique », d'un « Paris aérien » construit au dessus de la ville, de cités satellites, de cités lacustres dans la plaine de Montesson, de ville linéaire à progression illimitée. D'autres restructurent complètement l'agglomération suivant la théorie des fuseaux comme préconisée par l'architecte Serge Ménéil...



projet d'un Paris sous la Seine de Paul Maymont  
(Architecture d'Aujourd'hui 06-07/1968)

<sup>26</sup> SDAU de 1965 p.129.

<sup>27</sup> Préfecture de Paris, Direction Générale des Services Techniques, Direction Technique de la voirie parisienne, *La voie express Rive Droite*, 1967.

## Les grandes transformations de la banlieue

Entre 1960 et 1975, la banlieue se transforme et s'étend. Des grands ensembles (Sarcelles, Mantes-la-Jolie, Clichy-sous-Bois, Argenteuil, La Courneuve...) ont surgi aux débuts des années 1960 au milieu des champs de blé ou des maraîchers.

La rénovation de centres anciens (Sèvres, Chaville, Asnières, Colombes, Saint-Ouen, Epinay-sur-Seine, Bagnole, Montreuil, Ivry, Vitry, Choisy-le-Roi) a bouleversé l'aspect des petits villages. Des immeubles de grandes hauteurs sans commune mesure avec les bâtiments existants se dressent à proximité de l'église, la mairie ou de petits pavillons.

Plus loin, sur les plateaux agricoles, les innombrables chantiers et grues annoncent la naissance des villes nouvelles.

Des zones d'activités, des équipements structurants à l'échelle d'une agglomération (aéroports, marché d'intérêt national, usine d'assainissement) équipent l'agglomération parisienne toute entière.

Des opérations à grande échelle sont planifiées dans la zone dense comme celles de la Défense, des pôles de Créteil, Nanterre et Bobigny où sont localisés les nouvelles préfectures et les services départementaux de l'administration.

Au niveau communal, un important effort est fait pour apporter aux habitants les équipements nécessaires à leur vie quotidienne.

Les 120 bidonvilles où s'entassaient encore 50 000 personnes sont résorbés.

### La Défense

L'opération phare de la Défense se poursuit. En 1964, le premier plan-masse est adopté pour un quartier d'affaires de 850 000 m<sup>2</sup> de bureaux de part et d'autre d'une vaste esplanade dans des immeubles de taille identique. L'opération Défense est divisée en 2 zones : la zone A de 160 ha, la plus proche de Paris, délimitée par le boulevard circulaire, accueille les tours de bureaux ; la zone B, à l'ouest qui s'étend sur 700 ha entre ce boulevard et la Seine, principalement sur la commune de Nanterre, est destinée à recevoir du logement autour d'un grand parc, des équipements et quelques bureaux.

Le principe général adopté pour les circulations est une totale séparation des circulations des flux piétons, automobiles et transports en commun.



La Défense en 1976 (photothèque DREIF)

La tour Esso est terminée en 1964. En février 1970, le RER relie en moins de cinq minutes l'Étoile au quartier de la Défense qui devient un centre économique de renommée internationale.

### Les villes nouvelles

Les villes nouvelles d'abord au nombre de 8 puis 5 en 1969 (après l'abandon des projets de villes à Beauchamp, Saclay-Palaiseau et Mantes) constituent la principale innovation du SDAU. Destinées à canaliser l'extension de l'agglomération qu'elles entourent, elles sont situées sur deux axes d'urbanisation. Deux d'entre elles sont situées sur l'axe nord : Cergy-Pontoise et Marne-la-Vallée; les trois autres sont sur l'axe sud : Saint-Quentin-en-Yvelines, Evry, Melun-Sénart.

Pour réaliser ces villes nouvelles, des missions d'études regroupant des techniciens de l'IAURP et de l'AFTRP sont mises en place. Ne faisant l'objet d'aucune disposition réglementaire, ces structures floues, fonctionnant sur le budget de l'Équipement, s'installent sur le terrain.

L'État reprend les rênes des opérations par la mise en place d'établissements publics d'aménagement (EPA). La représentation des collectivités territoriales est négligée dans la première phase comme si le territoire des villes nouvelles bénéficiait d'une sorte « *d'extra-territorialité technocratique* »<sup>28</sup>. C'est la loi Boscher (du nom du maire d'Evry) du 10 juillet 1970 qui fixe les conditions de création des agglomérations nouvelles et la forme de gestion orientée vers le syndicat communautaire d'aménagement. « *La création d'une structure*

<sup>28</sup> FRANC (Michel), LECLERC (Jean-Pierre), *Les institutions de la région parisienne : du district à l'Ile-de-France*, éd. Berger-Levrault, 1977.



Préfectures de Cergy-Pontoise et d'Evry aux origines de chacune de ces 2 villes nouvelles (photothèque DREIF)

*complexe de coopération intercommunale (syndicat communautaire d'agglomération ou SCA) gèrera la majorité des villes nouvelles, interdisant à terme la fusion dont avaient rêvé les décideurs »<sup>29</sup>.*

La mise en place des villes nouvelles marque un net reflux de l'influence des élus locaux sur ces territoires au profit de l'Etat.

Ces villes situées hors de la zone dense sur de vastes espaces peu urbanisés ont pour objectifs de mettre fin au développement anarchique de la région parisienne et de créer de nouveaux centres urbains plus attractifs que les « banlieues dortoirs », où les gens trouveraient des logements, des équipements publics et des emplois.

Les villes nouvelles sont des villes de grande taille. Au départ, elles couvraient ensemble 69 000 ha. Cette superficie est réduite en 1983 quand un certain nombre de communes qui étaient dans le périmètre initial les quittent. La superficie de chaque ville nouvelle reste très importante. Elle est comprise entre 3 000 et 10 000 ha.

Ces villes devaient accueillir chacune une population de 400 000 à 500 000 habitants. Cet objectif est revu à la baisse quelques années plus tard pour revenir à une population comprise entre 150 000 à 200 000 habitants. Grâce à leurs dimensions, les villes nouvelles peuvent bénéficier d'un volume d'équipements diversifiés qu'il n'est possible de réaliser qu'à partir d'un seuil élevé de population.

Toutes les fonctions habituelles de la ville, habitat, emplois, commerces, loisirs s'y retrouvent. Leur centre est destiné à desservir une population plus importante que celle de la ville proprement dite.

Le besoin d'espace estimé par habitant en ville nouvelle est de 4 à 6 fois supérieur à ce que Paris

offre à sa population, ce qui donne une densité de 60 habitants à l'hectare. Sur la surface totale d'une ville nouvelle, la moitié seulement est bâtie. Cet espace construit est lui même discontinu, fractionné en différentes bourgades autour d'un centre de quartier qui doit comporter tous les équipements nécessaires à la vie quotidienne. Le quartier le plus important regroupe les grands équipements administratifs, économiques et culturels destinés à l'ensemble de la population et joue le rôle de centre ville.

La protection et l'aménagement des bois et forêts et la réalisation à l'intérieur des quartiers de parcs urbains et d'espaces verts, accompagnent la construction des logements et des équipements.

Mais il existe aussi des points noirs dans certaines d'entre elles avec une ségrégation très nette entre des quartiers d'habitat pavillonnaire « aisés » et d'autres d'habitat collectif social recréant de nouvelles mosaïques urbaines.

De grandes voies routières, autoroutières et ferrées assurent la liaison des villes nouvelles avec Paris. Les transports en commun desservent les différents quartiers.

Conçu, à une époque où l'automobile était reine, le réseau de la voirie primaire et secondaire a été dimensionné avec générosité pour ne pas dire gaspillage d'espaces créant des coupures entre les différents quartiers.

L'un des objectifs principaux des villes nouvelles a consisté à offrir à la population des possibilités d'emplois diversifiés dans la ville même, à proportion de 80% de la population active résidente. Des zones d'activités industrielles ou de bureaux ont été aménagées dans la ville. Des mesures d'incitation ont été prises en faveur des villes nouvelles pour encourager les entreprises à s'y installer et concourir ainsi à atteindre cet objectif comme l'exemption du versement transport ou la dispense d'agrément.

<sup>29</sup> THEULE, Frédéric, *La loi Boscher du 10 juillet 1970 ou la porte étroite*, in Loïc Vadelorge (dir.), *Éléments pour une histoire des villes nouvelles*, Paris, Manuscrit Université, 2004, p. 145-164..

## Les transports en commun

### Création du RER

En 1961, la création de la ligne est-ouest du RER figurant au PADOG est approuvée et une première dotation est inscrite dans le budget d'investissements de la RATP. Les travaux commencent en 1963 par la réalisation du tronçon la Défense – Etoile.

Immédiatement après, le prolongement de ce tronçon est financé jusqu'à Auber et la liaison la Défense - Saint-Germain-en-Laye est réalisée en aménageant en partie des voies existantes. A l'est, l'ancienne ligne de Bastille à Boissy-Saint-Léger est transformée. Un tunnel est percé de Saint-Mandé à Nation. Alors que les travaux sont en cours, le SDAU en 1965, tout en reprenant la transversale est-ouest, donne un nouveau cadre général au développement des transports en commun avec la création de 2 transversales nord-sud différentes de celles déjà planifiées précédemment pour desservir les villes nouvelles. Ce schéma établi sans conditions de coûts et de délais se révèle vite trop ambitieux. Lors de la révision du SDAU en 1969, des solutions plus modestes utilisant largement les infrastructures existantes de la SNCF, sont adoptées pour la desserte des villes nouvelles et du futur aéroport Paris-Nord.

La première section de la transversale est-ouest est mise en service en plusieurs étapes : fin 1969 entre Boissy-Saint-Léger et Nation, début 1970 entre Etoile et La Défense, fin 1971 entre Etoile et Auber, fin 1972 entre la Défense et Saint-Germain. Il reste encore le tronçon central à réaliser.

Le métro qui n'avait pas connu d'extension depuis 1952, entre dans une phase de travaux quasi ininterrompus à partir de 1965. Trois prolongements inscrits au programme d'investissement de 1965 et de 1967 sont mis en service quelques années plus tard (en direction de Montreuil, de Créteil et la jonction des 2 lignes dans Paris donnant naissance à la transversale nord-sud).

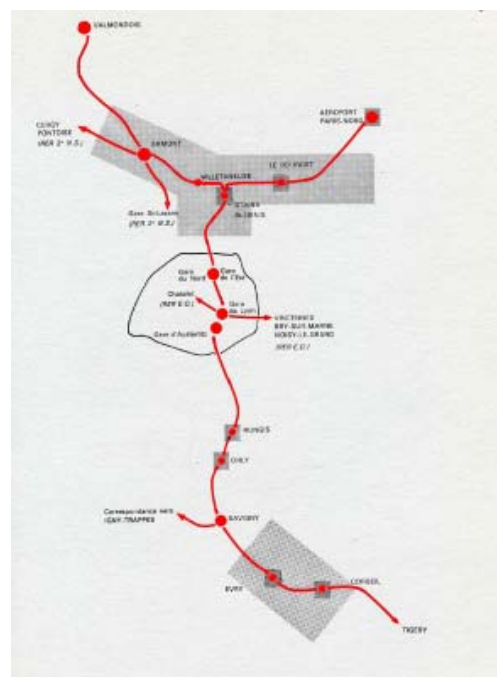
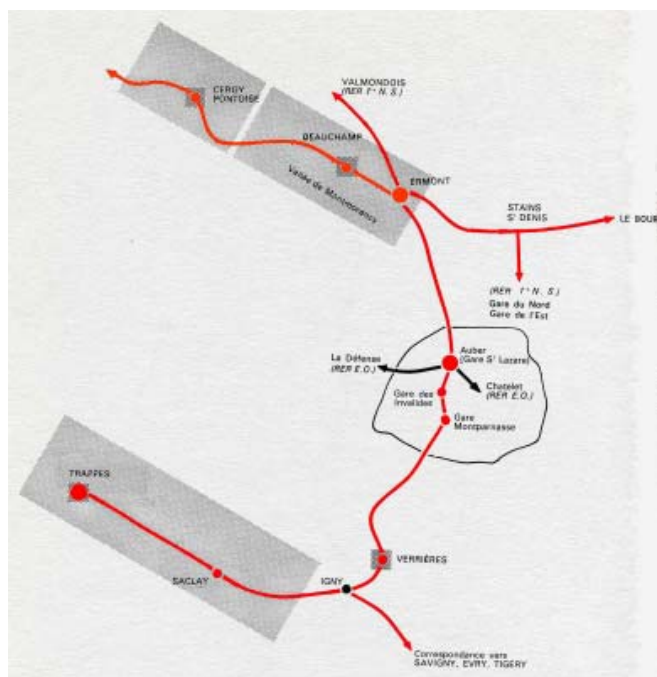
Dans le même temps le matériel et les stations sont profondément modernisés.

Le réseau de chemin de fer s'étoffe de nouveaux tronçons et de nouvelles gares pour desservir les villes nouvelles (gares de Saint-Quentin-en-Yvelines et antenne de Grigny pour desservir Evry en 1975) et des grands ensembles comme les gares de Val d'Argenteuil (1970), Rosny-sous-Bois, Val de Fontenay (1974)

### Organisation du syndicat des transports parisiens

Le syndicat des transports parisiens (STP) qui regroupe l'Etat et tous les départements de la région parisienne est réorganisé en 1968. Dorénavant le conseil d'administration est présidé par le préfet de région. Le STP a désormais l'autonomie financière.

Le versement de transport, taxe sur les salaires versée par les entreprises de plus de neuf salariés, est instauré en 1971. Il est destinée au financement des transports en commun de la région parisienne. En 1973, la moitié du produit des amendes perçues dans la région parisienne est affectée au STP pour financer des opérations en faveur des transports en commun.



SDAU de 1965 : lignes transversales nord – sud du RER

En 1975, apparaît la carte orange, premier titre de transport en commun valable sur l'ensemble des réseaux des différentes entreprises de transport de la région.

## Les voies rapides

En 1960, seules les autoroutes de l'Ouest et du Sud étaient réalisées. Le réseau de voiries rapides s'agrandit avec les ouvertures de l'autoroute du Nord (A1) et l'antenne de Bagnole (A3) dont les travaux ont commencé en 1963. Comme d'autres projets en région parisienne, la construction de cette autoroute s'accompagne d'une vaste opération d'urbanisme et de construction d'équipements pour reloger les nombreux habitants expropriés (environ 1 200 familles, 50 commerces, 30 établissements industriels) dans des cités HLM construites à cet effet à Romainville, Bagnolet... L'opération s'accompagne aussi de la construction d'un immense complexe d'échanges de transport avec un parking d'intérêt régional, une gare routière et le prolongement de la ligne 3 du métro.

Puis le rythme de mise en circulation s'accélère. Le vaste plan national de construction d'autoroutes décidé en 1962 par le Gouvernement de M. Georges Pompidou aboutit, en octobre 1970, à la mise en service de la liaison Lille-Paris-Marseille. Le réseau français atteint 1 100 km. L'autoroute d'Aquitaine qui se débranche de l'autoroute du Sud à Wissous et emprunte un bout de la future rocade ARISO (A87) est ouverte en 1973 en même temps que la branche de la RN118 partant du pont de Sèvres et desservant

Vélizy, Saclay, Orsay... L'autoroute du Sud est doublée entre Arcueil et Wissous faisant d'elle l'autoroute la plus large d'Europe avec 12 voies de circulation au niveau de l'Haÿ-les-Roses.

De nombreux chantiers sont lancés comme :

- le raccordement de l'autoroute de l'Ouest au boulevard périphérique et le doublement du tunnel de Saint-Cloud
- le doublement de la RN186 par des sections d'autoroute future A86 à Colombes, Gennevilliers, Châtenay-Malabry
  - l'autoroute A15 entre Paris et Cergy-Pontoise
  - le début de l'autoroute de l'Est sur les bords de Marne.

D'autres opérations routières d'importance sont réalisées ou en cours de chantier dans cette même période : aménagement de la RN186 à Choisy-le-Roi avec la reconstruction du pont sur la Seine couplé avec une opération d'urbanisme, aménagement des berges de la Seine à l'aval de Paris avec les opérations de reconstruction de ponts couplées avec des opérations de remodelage urbain (ponts d'Issy-les-Moulineaux, pont de Sèvres, pont de Clichy...)

## Les activités

Entre 1954 et 1968, 50 000 emplois sont créés en moyenne chaque année, principalement dans le secteur tertiaire dans la région parisienne. L'attraction de Paris est extrêmement forte. La capitale accueille la majeure partie des administrations, des compagnies d'assurances, des banques et du commerce.

Entre 1962 et 1968, la capitale perd 70 000 emplois industriels alors que ces emplois progressent lentement en proche banlieue et rapidement en dehors de la zone agglomérée où des zones d'activités sont équipées (Coignières Maurepas, Limay, Fresnes, Bonneuil, Aulnay-sous-Bois, Savigny-le-Temple, Moissy-Cramayel, Mitry-Mory...). 3 millions de mètres carrés d'ateliers et d'usines obtiennent leur permis de construire<sup>30</sup>.

L'industrie automobile dessert ses activités hors de la zone dense. Citroën, installe son centre de recherche à Vélizy (1965) et une usine à Aulnay-sous-Bois (1973). Panhard-Levassor décentralise dans sa nouvelle usine de Marolles-en-Hurepoix (91) ouverte en 1972 la fabrication des chars et des engins blindés. Les usines de poids-lourds Unic quittent Puteaux pour s'installer dans la nouvelle zone industrielle de Trappes.



A13 construction du viaduc de St-Cloud en 1972  
(photothèque DREIF)

<sup>30</sup> VAUJOUR, Jean, *Le plus grand Paris*, PUF, 1970.



## L'énergie : pétrole, gaz, électricité

Les nouveaux modes de vie des citoyens entraînent l'accroissement considérable de la demande en produits pétroliers, gaz et électricité.

La région parisienne qui grâce à ses centrales thermiques et ses usines à gaz fonctionnant au charbon arrivait à satisfaire ses besoins énergétiques jusqu'aux débuts des années 1960 dépend par la suite en presque totalité de sources d'approvisionnement françaises et étrangères.

### Le pétrole

Depuis le milieu des années 1950, des gisements de pétrole sont exploités en Seine-Marne et dans l'Essonne. La production reste faible en comparaison des besoins. Au début des années 1960, pour garantir la sécurité de l'approvisionnement en produits pétroliers et devant la difficulté d'augmenter les moyens de transport, la construction d'une raffinerie de pétrole en région parisienne est décidée à Grandpuits en Seine-et-Marne.

Cette raffinerie est inaugurée en 1967 par le premier ministre Georges Pompidou. Une autre raffinerie est mise en service en 1969 à Gargenville dans la vallée de la Seine dans les Yvelines pour fournir du fuel lourd à la centrale thermique électrique d'EDF de Porcheville.

### Le gaz

En 1967, Paris consomme 20 % du gaz distribué sur le territoire national et la région parisienne en fait autant. Mais la banlieue avec 3 fois plus d'habitants comble son retard. La consommation domestique de la région augmente chaque année de près de 9%.

La modernisation de la cokerie de Saint-Denis-Cornillon et la création de celle d'Alfortville en 1950 ne permettent pas de produire du gaz à des coûts compétitifs vis à vis de ceux du gaz naturel provenant du sud-ouest de la France, de Groningue (Pays-Bas) ou d'Algérie envoyé dans la région parisienne par des canalisations de transport à haute pression. L'arrivée du gaz naturel et les perspectives de fourniture en provenance de la Mer du Nord et d'URSS entraînent en 1967 l'arrêt de la production de la cokerie d'Alfortville, dernière usine à gaz en activité.

### L'électricité

Jusqu'au milieu des années 1960, 95 % de la puissance de pointe est satisfaite grâce aux centrales thermiques installées dans la région. Celles de la petite couronne toujours en service ont été construites avant guerre

(Gennevilliers, Saint-Denis, Saint-Ouen, Vitry). Certaines fonctionnent au charbon. De nouvelles centrales électriques sont mises en service en grande couronne (Champagne-sur-Oise, Porcheville, Montereau, Vaires sur la Marne).

Mais la croissance rapide de la consommation (10% par an entre 1960 et 1966) et l'impossibilité de construire de nouvelles centrales grandes consommatrices d'eau entraînent un ralentissement de l'investissement de production dans la région parisienne. Le taux d'autonomie diminue donc à mesure de l'accroissement de la demande, principalement en période de pointe.

La construction d'un réseau de distribution maillé de lignes à haute tension autour de l'agglomération et de postes de transformation devient la priorité.

Des grands postes d'interconnexion des réseaux sont implantés au Plessis-Gassot au nord, Villejust au sud et Villevaudé à l'Est.

## Réalisation de nombreux équipements en banlieue

La création des nouveaux départements entraîne la construction de nouvelles préfectures (Bobigny, Créteil, Nanterre, Cergy-Pontoise, Evry) et de bureaux pour les administrations départementales.

### Des grands équipements à l'échelle de l'agglomération

Le décret du 13 juillet 1962 officialise le transfert des Halles du centre de Paris vers Rungis prévu dès 1953. Le nouveau marché d'intérêt national de Rungis ouvre en 1969. Les anciens pavillons de Baltard au centre de Paris sont démolis entre 1971 et 1973 pour permettre la réalisation à ciel ouvert de la station du RER Chatelet-les Halles.

L'aérogare Sud d'Orly est inaugurée en 1961. Symbole de luxe et de modernité, elle attire les parisiens et les touristes qui viennent y passer leur dimanche, faisant de cette aérogare le monument le plus visité de France devant la tour Eiffel. L'aérogare Ouest d'Orly entre en service en 1971.

La création d'un nouvel aéroport est décidée par arrêté interministériel du 16 juin 1964. « *La forte croissance du trafic aérien oblige à prévoir de nouveaux aéroports dans la région parisienne : en plus d'Orly, un second aéroport international, équipé pour recevoir les avions supersoniques, doit être implanté au nord, dans la Plaine de France* »<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> SDAU de la région de Paris de 1965, p.166.

La nouvelle plateforme aéroportuaire occupe une superficie de plus de 2 900 ha pris sur 7 communes. En 1969, la contestation contre le futur aéroport prend une grande ampleur conduisant le Gouvernement à fixer 3 zones de nuisances. Il est reproché à l'administration un manque de cohérence en laissant se vendre des terrains à bâtir en refusant ensuite les permis de construire. Roissy Charles de Gaulle ouvre en 1974 après 10 années de travaux.

### Construction hospitalière

Depuis la construction de l'hôpital Beaujon à Clichy en 1936, aucun établissement public pour les malades aigus n'avait été réalisé en banlieue. La situation des hôpitaux en région parisienne, comme en France au début des années 1960, est très en retard par rapport aux besoins et aux exigences de la population.

La politique mise en oeuvre permet d'accroître le nombre de lits, d'humaniser les conditions d'hospitalisation et d'appliquer la réforme hospitalo-universitaire décidée en 1958. Des hôpitaux sont construits ou modernisés comme ceux de Villiers-le-Bel, Sevran, Draveil, CHU de Créteil, Boulogne-Billancourt, Clamart en 1971, Colombes, Montreuil, Gonesse, Villeneuve-Saint-Georges, Poissy, Dourdan, Longjumeau, Meaux...

De **nouvelles universités** et **des grandes écoles** sont implantées en dehors de Paris comme les universités de Paris Nord à Villetaneuse et de Paris-Val-de-Marne à Créteil, la faculté de Nanterre, l'Ecole Centrale et la faculté de pharmacie à Châtenay-Malabry, Supélec à Gif-sur-Yvette, Polytechnique à Palaiseau...

La ligne RER de Sceaux est même qualifiée de rue des Ecoles du XX<sup>e</sup> siècle<sup>32</sup>.

Les communes construisent de nombreux équipements nécessaires à la vie de leurs habitants : 11 267 classes nouvelles sont créées dans le primaire entre 1962 et 1968. Les besoins en places de collège

et lycée sont prodigieux dans toute l'académie de Paris<sup>33</sup> pour faire face à une augmentation des effectifs de 500% en 15 ans.

Le bilan des équipements sportifs fait par le livre blanc est éloquent : Paris et sa banlieue sont terriblement sous-équipées. Il n'existe à Paris qu'une seule piscine de 50 m, 7 en banlieue proche, 3 dans le reste de la Seine-et-Oise, aucune en Seine-et-Marne. Ce manque d'équipement concerne également les salles de sport et les patinoires.

La banlieue comble ses carences en ouvrant 111 piscines, 700 000 m<sup>2</sup> de gymnases et des centres sportifs de qualité comme celui de Nanterre symbole de la modernité avec sa piscine olympique entre 1962 et 1970 .

La Ville de Paris réalise l'aménagement de 3 parcs multisports en banlieue : Sceaux, Choisy-le-Roi et Puteaux et transforme en terrains de sport l'ancien hippodrome du Tremblay (94) et une partie de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

Plusieurs bases régionales de loisirs sont créées en utilisant les plans d'eau d'anciennes carrières comme à Verneuil Vernouillet, Moisson Rolleboise, Jablines, Draveil Viry-Chatillon, Cergy Neuville. Les étangs de Hollande et l'étang de Saint-Quentin-en-Yvelines dans les Yvelines, vestiges du système d'alimentation en eau du parc du château de Versailles, sont progressivement aménagés pour recevoir des activités de loisir...

La réalisation d'équipements culturels est plus modeste avec l'ouverture en banlieue de maisons de la culture, de conservatoires, de bibliothèques, de salles polyvalentes. Quelques opérations exemplaires sont mises en avant comme l'ensemble culturel de Nanterre ou le théâtre de la Commune d'Aubervilliers...



Supélec à Gif-sur-Yvette (photothèque DREIF)



Ecole Polytechnique à Palaiseau (photothèque DREIF)

<sup>32</sup> LEPERPEUX M, *L'éducation nationale, la croissance de l'académie de Paris*, in *Les grandes enquêtes, Où va Paris*, éd. Morvan, 1966/1967.

<sup>33</sup> Les académies de Créteil et Versailles sont créées en janvier 1972.



centre commercial de Vélizy 2 (photothèque DREIF)

### Centres commerciaux

La création en 1963 du premier hypermarché de France à Sainte-Geneviève-des-Bois provoque une véritable révolution dans les habitudes de consommation des banlieusards. En quelques années, les ouvertures d'hypermarchés se multiplient tout autour de Paris souvent à l'architecture minimaliste de « simples boîtes à chaussures » plantées au milieu de parkings.

Le premier centre commercial d'importance régionale, Parly II près de Versailles, ouvre ses portes en octobre 1969. Il est le plus vaste d'Europe par la dimension de sa surface de vente. Il offre une économie de temps, la fin des problèmes de stationnement, des conditions de confort jusqu'alors inconnues en France. Dans le sillage de ce temple de la consommation d'autres centres du même type s'ouvrent les années suivantes : Belle Épine en 1971, Vélizy 2 en 1972, Rosny 2 et les Ulis 2 en 1973, Créteil Soleil en 1974, Evry 2 en 1975...

### Traitement des déchets, assainissement, alimentation en eau

Les anciennes usines d'incinération de déchets ménagers, aux portes de Paris, sont reconstruites : Issy-les-Moulineaux en 1966, Ivry en 1969 (celle de Saint-Ouen l'avait été en 1954). Pour traiter les déchets des communes de banlieue de nouvelles usines de traitement sont mises en service à Villejust, à Carrières-sur-Seine, à Argenteuil... mais les décharges communales ou sauvages continuent de servir d'exutoire pour les déchets de toutes sortes, menaçant les nappes phréatiques de pollution.

Dans le domaine de l'alimentation en eau potable de l'agglomération, la région parisienne retrouve sa dimension géographique au sein du bassin hydrographique de la Seine. En application de la première loi sur l'eau du 16 décembre 1964, des organismes de bassin (agences de l'eau) sont créés en 1968. Le territoire national est partagé en 6 grands bassins hydrographiques dont les limites correspondent au plus près aux lignes de partage des eaux et non au découpage administratif.

La régularisation du régime de la Seine et de la Marne, par des barrages en amont de Paris permet de limiter les forts étiages des fleuves et de garantir une alimentation en eau aux habitants de l'agglomération parisienne. Le projet de construire 2 réservoirs supplémentaires de grande taille est approuvé en 1962. Le premier remplissage du réservoir Seine a lieu en hiver 1965/1966. Le réservoir Marne est mis en eau en 1972/1973.

Créée le 16 juin 1969, par arrêté ministériel à la suite de la réforme administrative de la région parisienne, l'institution interdépartementale des barrages-réservoirs du bassin de la Seine (IIBRBS), appelée "Grands Lacs de Seine", regroupe les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Cet établissement public à caractère administratif assure une régularisation des débits de la Seine et de la Marne et gère les 4 barrages réservoirs qui soutiennent les étiages et limitent les inondations.

## Un étalement urbain non contrôlé

La naissance d'une génération de cadres, la baisse des coûts de la construction ainsi que l'influence américaine favorisent le développement de la maison individuelle.

La période 1965 à 1975 marque l'explosion de l'habitat pavillonnaire, avec le soutien d'hommes politiques, de promoteurs et de banques.

En 1966 à Saint-Michel-sur-Orge, une initiative des pouvoirs publics suscite la promotion de l'acquisition de maisons individuelles du type « Village expo » construites sur des méthodes industrielles. Au départ simple exposition vente, cette expérience va transformer la commune en une gigantesque zone pavillonnaire avec ses écoles faisant multiplier la population par 5 en 10 ans.

Aux limites de l'agglomération, au hasard d'une disponibilité de terrains, des « *nouveaux villages* », lotissements de maisons individuelles de type « *américain* », poussent à 30 ou 50 km de Paris faisant doubler ou tripler la population des petits bourgs ruraux qui les accueillent.

A l'ouest la poussée de l'urbanisation menace la plaine de Versailles dans l'axe du château "grignotée" par les constructions à Fontenay-le-Fleury, Villepreux, les Clayes-sous-Bois, Plaisir, Beynes au sud, Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Nom-la-Bretèche, Feucherolles au nord.

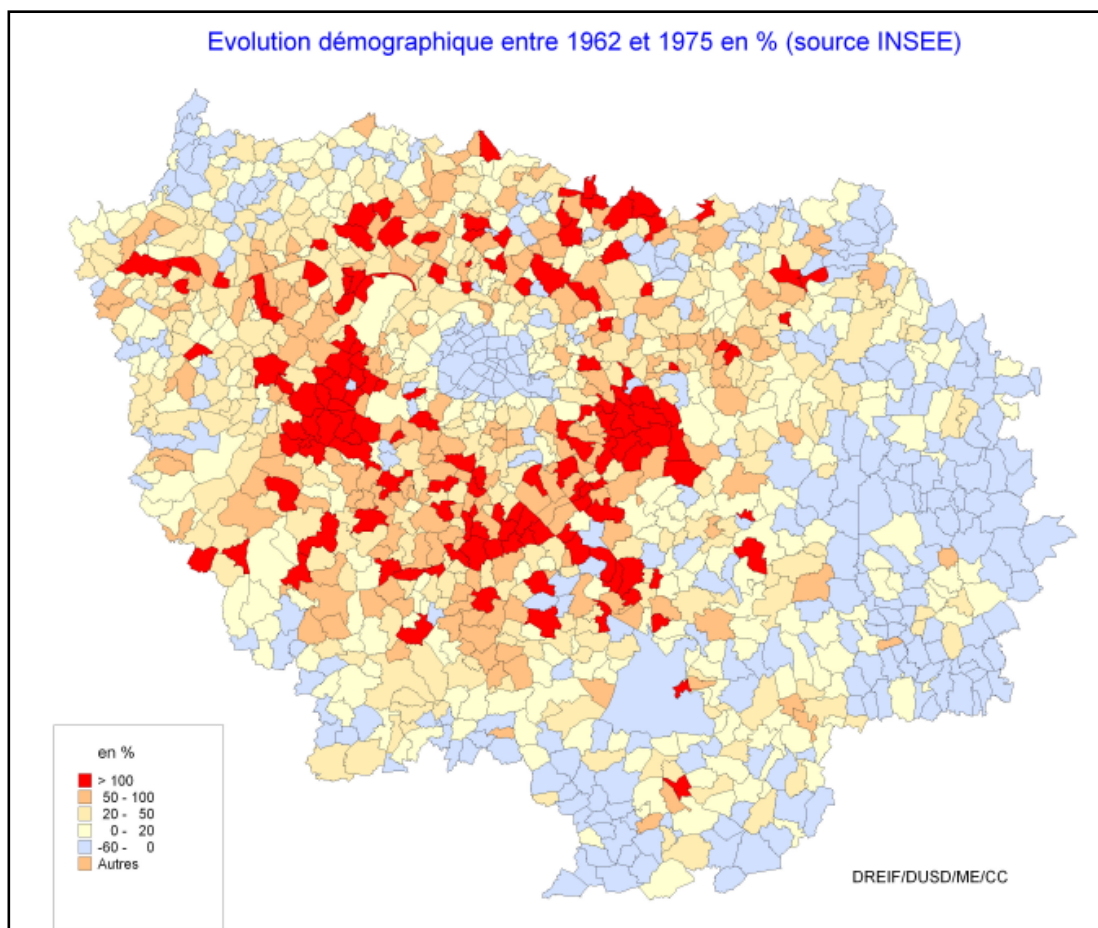
Au sud l'urbanisation s'étire le long de la nationale 20 et gagne le plateau de Limours aux Ulis qui devient une nouvelle commune par division de Bures-sur-Yvette.

Au nord ouest, la vallée de Montmorency est entièrement urbanisée d'Enghien à Pierrelaye depuis la construction de grandes ZAC comme celles de Franconville ou de Montigny-les-Cormeilles, et l'encercllement de la forêt gagne avec l'urbanisation de ses franges à l'Est (Domont...). Othis au nord accueille un lotissement de maisons à prix modestes « les chalandonnettes » suite au concours lancé en 1969 par le ministre de l'Équipement, Albin Chalandon, auprès de promoteurs immobiliers privés et sociaux. La vallée de l'Yerres dans l'Essonne a perdu son caractère bucolique depuis l'urbanisation des communes d'Yerres, de Brunoy, d'Épinay-sous-Sénart, de Combs-la-Ville...

Certaines opérations s'apparentent à la création de véritables villes nouvelles sans le label officiel. Des promoteurs construisent d'un seul tenant des immenses ensembles mêlant parfois du collectif et de l'individuel comme Jacques Riboud à Maurepas qui dépose en 1965 près de 4 000 permis de construire. Robert de Balkany soumet au préfet un gigantesque projet près de Versailles baptisé Parly II comprenant 5 200 logements, un centre paroissial, un hôtel, des piscines, des tennis et un immense centre commercial. Paul Delouvrier donne un avis défavorable car le SDAU de la région parisienne, bien que n'étant pas encore approuvé par le Gouvernement tente d'éviter la prolifération de l'urbanisation non contrôlée mais le premier ministre Georges Pompidou y est favorable. Cette résidence devient le prototype de la résidence de luxe de l'ouest parisien, très prisée par des personnalités à la mode.



Parly 2 en 1968 (photothèque DREIF)



## Aménagement urbain : aspiration à une meilleure préservation du cadre de vie

« L'ampleur des besoins constatés après la seconde guerre mondiale et l'urgence à y faire face ont souvent conduit à faire passer en second plan – voire quelquefois à oublier complètement – certains besoins élémentaires centrés plus particulièrement sur la qualité de l'environnement et du cadre de vie qui sont pourtant essentiels pour donner une âme à une cité et faire que les hommes s'y sentent bien »<sup>34</sup>.

Le début de la décennie 1970 est marquée par l'aspiration des citoyens à intervenir plus directement dans les décisions touchant leur mode et leur cadre de vie. Cette intervention fortement médiatisée dans

la vie publique, d'associations de défense, de groupements ou mouvements de pression, oblige les décideurs, Etat et élus, à plus de concertation dans la présentation des projets d'urbanisme ou d'infrastructures.

La prise en considération de la place des citoyens dans leur milieu naturel ou urbain ne concerne pas que la France mais toutes les démocraties de la planète. Des réflexions émergent pour un plus grand respect de l'environnement, et après la crise pétrolière de 1973, pour la remise en cause d'un développement économique basé sur l'utilisation d'énergie fossile inépuisable et à bas coût<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> RIPOCHE, M., ICPC, *Documents d'urbanisme et planification* in Revue Travaux, juin 1977.

<sup>35</sup> En 1970, le Club de Rome demande à une équipe du Massachusetts Institute of Technology un rapport qui sera très controversé pour montrer les dangers écologiques de la croissance économique et démographique que connaît alors le monde *Halte à la croissance ?*, sous-titré *Rapports sur les limites de la croissance*.

En 1971, l'UNESCO lance un programme de recherche appelé « *Man and Biosphere* », avec l'objectif d'accroître les connaissances sur les relations entre l'homme et la nature.

En 1972, les Nations Unies tiennent la première conférence internationale sur l'environnement humain à Stockholm.

En France, le rejet massif de la politique des grands ensembles, de la rénovation brutale des centres villes, de la construction de voiries rapides coupant le tissu urbain sans préoccupation des problèmes de bruit et la menace de destruction de sites paysagers remarquables par une urbanisation non contrôlée marquent une rupture dans l'aménagement.

Les transformations de Paris cristallisent les mécontentements comme :

- l'émergence de tours dans le paysage urbain rompant avec le gabarit des immeubles traditionnels comme la tour Montparnasse ou celles des quartiers Italie<sup>36</sup> et Front de Seine
- les projets de pénétrantes comme celui de la radiale Vercingétorix ou la voie sur berge rive gauche, de roclades routières en viaduc comme celle à l'intérieur de Paris boulevard de Grenelle et Garibaldi parallèle à la ligne 6 du métro aérien.

En banlieue les tours reliées par des dalles ou des passerelles à plusieurs mètres au dessus du niveau du sol sont également rejetées. Les habitants craignent de voir disparaître des sites et paysages remarquables de la région parisienne par la construction de lotissements, de voies rapides, d'entrepôts.

Au sud ouest, dans la vallée de Chevreuse, la vente en 1973, par le duc de Luynes à la banque Lazard de 1 372 ha de terres agricoles et boisées sur 8 communes pour construire des lotissements provoque la mobilisation des habitants pour empêcher cette vente. Ces mouvements sont à l'origine de la création des zones naturelles d'équilibre (ZNE) dans le SDAU de 1976 et des futurs parcs naturels régionaux en Ile-de-France.

Les grands ensembles sont progressivement abandonnés par la première génération de locataires au profit de l'accession à la propriété grâce aux taux d'intérêts avantageux et à l'inflation soutenue. Les cités de logements sociaux construites dix ans auparavant deviennent le refuge d'une population modeste et étrangère mal intégrée et mal acceptée. Ces quartiers cumulant tous les handicaps de la société se paupérisent.

Pour mieux répondre aux attentes des citoyens, le Gouvernement prend des mesures dans le domaine de l'aménagement des villes.

Dès 1972, un rapport du ministère de l'équipement sur l'aménagement urbain critique le fonctionnement des associations foncières urbaines mises en place pour la rénovation de secteurs dans Paris et pose la question de la possibilité de réaliser entièrement ces opérations.

La circulaire du 5 avril 1973 du ministre de l'équipement, M. Olivier Guichard, vise à empêcher la réalisation des grands ensembles, peu conformes aux aspirations des habitants et sans justification économique sérieuse. Elle incite également à lutter contre les tendances à la ségrégation qu'entraîne la répartition des diverses catégories de logements entre les communes des agglomérations urbaines.

En 1974, le refus par l'opinion publique des opérations d'urbanisme se fait de plus en plus fort. Dès son élection, le président de la République, Valéry Giscard d'Estaing demande à son premier ministre d'arrêter la construction de bureaux dans Paris, d'abandonner les autoroutes urbaines et de donner la priorité à la restauration sur la rénovation<sup>37</sup>.

---

<sup>36</sup> Le Monde du 15 avril 1970 et du 26 novembre 1974.

<sup>37</sup> Le Monde *District parisien, moins rentable et de plus en plus critiquée l'opération de rénovation du quartier Italie est remise en cause*, 26 novembre 1974.