

le bassin parisien,

grand Paris ou province d'avenir?

MICHEL PIQUARD

Un organisme nouveau d'aménagement qui se crée, puis un livre blanc qui pose les problèmes.

Une ou deux années plus tard, un schéma d'aménagement qui propose les solutions à long terme.

Tel est, depuis la création du District de la région de Paris, en 1961, le processus maintenant classique vécu en France par les métropoles d'équilibre — création des O.R.E.A.M. en 1966 —, par nombre d'agglomérations et d'ensembles urbains, et dans le Bassin parisien par la basse vallée de la Seine (1965), par la vallée de l'Oise (1967) et par celle de la Loire moyenne (1968). Ainsi, par-dessus des frontières administratives de communes et de départements, se sont dégagées des unités d'aménagement correspondant à des solidarités naissantes.

Le Bassin parisien dans son ensemble, est-il aussi une unité d'aménagement?

Certes, depuis 1966, date de la création du groupe interministériel d'aménagement du Bassin parisien, des études d'aménagement se déroulent selon le processus habituel pour les quinze départements situés en couronne autour de la région parisienne; un livre blanc a été établi, et débattu au printemps 1969.

Mais un projet d'aménagement, couvrant tout ou partie de sept régions, peut-il avoir quelque ressemblance avec le schéma directeur d'une agglomération ou d'une aire métropolitaine? Plus l'étude avance, plus s'estompent les certitudes initiales, et ce résultat même témoigne de la vertu de l'étude.

C'est dans cet esprit que le Ministre du Plan et de l'Aménagement du Territoire a établi en mars 1968 un groupe de réflexion conduit par Michel Piquard dont la mission était, en quelques mois, non pas de proposer un aménagement, mais d'éclairer les conditions d'un aménagement du Bassin parisien.

Ce groupe était constitué d'hommes ayant eu à connaître de l'aménagement de diverses parties du territoire : ville de Paris, région parisienne, couronne du bassin — le secrétaire général du groupe interministériel du Bassin parisien, en particulier — métropoles d'équilibre les plus proches (Nord et Lorraine).

Daté de janvier 1969, le rapport de ce groupe est d'une rare brièveté : onze pages, auxquelles s'ajoutent deux courtes annexes : l'une sur l'importance d'une analyse économique détaillée des coûts et avantages, au niveau du Bassin parisien, des opérations d'aménagement urbain, l'autre sur la zone rurale.

La substance de ce rapport peut être résumée en trois thèmes :

- faits et tendances,
- politiques actuelles d'aménagement,
- orientations.

Faits et tendances : transports rapides, enseignement supérieur, qualité de l'environnement.

Nous assistons à un renversement quantitatif : nous avons tous appris dans les manuels de géographie que l'attraction de Paris a vidé en priorité le Bassin parisien ; ceci a été vrai pendant un siècle et demi, mais ne l'est plus désormais : il est maintenant plus facile de « remplir » d'employeurs et d'habitants les villes du Bassin parisien que les autres villes de province et c'est sans incitation financière de l'État que des taux de croissance importants y sont constatés.

Toutefois, il ne suffit pas de se satisfaire de cet état de fait ; quelques tendances ont été dégagées, dont chacune recèle à la fois une chance et un danger. — Les transports en commun vont sans doute, dans les années à venir, faire plus

de progrès techniques (aérotrain, etc..) que les transports individuels (automobile), mais seulement pour des types de déplacement très sélectifs ; il existe donc un risque que l'urbanisation se fasse par points entourés d'un relatif désert, et que ces points si bien reliés à Paris, n'aient d'autre fonction réelle que de banlieue, au moment où villes et régions commencent à prendre conscience de leur personnalité, et s'attachent à la développer.

— L'enseignement supérieur prend une place croissante dans la cité ; mais les jeunes universités des villes de la couronne courent le risque de n'être que des annexes sans rayonnement des établissements parisiens.

— Un environnement physique de qualité, comme il s'en trouve tant en Ile-de-France, est recherché, mais les « dépendances » d'une agglomération

de dix millions d'habitants (pollution, couloirs haute-tension, etc..) l'attaquent et le détruisent avec facilité.

Politiques d'aménagement actuelles :

éviter la juxtaposition.

Il existe des politiques d'aménagement, selon trois zones concentriques — Paris, banlieue, couronne — auxquelles il faut ajouter les métropoles d'équilibre, notamment celle du Nord qui n'est qu'à plus de deux heures de Paris, et le rapport note que « la continuité de ces politiques devrait être assurée ». Sur des axes, tels la basse vallée de la Seine et la vallée de l'Oise, se succèdent, à quelques kilomètres, c'est-à-dire à quelques minutes d'intervalle, des projets établis par des instances différentes — par exemple, vers l'ouest,

la Porte Maillot, la Défense et Mantes, le Vaudreuil et Rouen — qui tirent chacun leur raison d'être d'un schéma d'aménagement particulier.

Derrière ces problèmes somme toute « locaux » ou, si l'on veut « régionaux » — et ces qualificatifs ne diminuent pas leur importance pratique — réside au fond un débat national: que signifie étudier l'aménagement du Bassin parisien dans son ensemble?

Est-ce organiser une partie de la province, dont les chances de développement sont grandes?

Est-ce, au contraire, offrir un nouveau champ d'expansion à Paris, au détriment des autres provinces et des métropoles d'équilibre?

Posé dans ces termes abstraits, ce dilemme peut donner lieu à d'infinies discussions, que seuls des projets concrets d'aménagement permettraient d'éclairer. Mais comment parvenir à de tels projets si la création même de la structure apte à les préparer est subordonnée à une réponse de principe sur ces questions de principe?

Orientations

a) C'est en fonction de cette approche du Bassin parisien que le rapport consacre un chapitre aux raisons qu'a le Bassin parisien de devenir, ou de ne pas devenir, une unité d'aménagement,

et aux institutions d'aménagement envisageables. Par Bassin parisien, le groupe n'entend pas la zone d'étude du « Groupe interministériel d'aménagement du Bassin parisien », qui, excluant la ville et la région de Paris, « trompeuse dans sa dénomination et inadéquate dans sa délimitation... n'est qu'une nouvelle Seine-et-Oise », mais l'ensemble géographique et humain qui comprend Paris et tout son environnement.

La réalité étant complexe, seul un système à plusieurs niveaux paraît satisfaisant; mais sur le rôle à assurer au niveau du Bassin parisien, les membres du groupe, indique le rapport, se sont divisés: les uns ont pensé qu'une organisation spécifique limitant les possibilités d'accès direct des collectivités du Bassin — et notamment des régions — au pouvoir central les placerait en position « diminuée par rapport aux autres régions françaises ». D'autres ont souhaité que soit constitué « un organisme inter-régional ayant pour mission d'être une centrale d'information, d'imagination, de synthèse et de dialogue entre les régions du Bassin parisien ».

b) Quant aux politiques d'aménagement, le groupe souhaite en premier lieu un réexamen des « coups en partance » qui traduisent les divers schémas d'aménagement récemment adoptés, en observant quatre impératifs:

— s'assurer de la cohérence des intentions,

— mesurer les conséquences des actions,

— organiser la convergence des efforts,

— ne pas retarder les réalisations.

Après avoir noté qu'il y a lieu de rechercher des politiques d'aménagement spécifiques pour divers ensembles urbains — Basse-Seine, Loire moyenne, villes du Nord et de l'Est du Bassin — ainsi que des organismes spécialisés (1) y travaillent depuis quelques années, le rapport s'interroge sur l'organisation d'ensemble des réseaux de transport: se trouvent répudiées les options simplistes entre les radiales dont le renforcement accroîtrait — exclusivement la dépendance à l'égard de Paris — et les rocades — parfois tenues pour facteur ou symbole de l'autonomie des villes de la couronne à l'égard de Paris.

c) Enfin, sous le titre « une politique pour Paris », le rapport note que « Paris, face au défi américain, est une métropole d'équilibre pour l'Europe. Dans ce rôle..., il est, depuis des dizaines d'années, sur la défensive, et par conséquent sur le déclin... Il faut à la fois diminuer l'emprise de Paris sur le reste de la France, et augmenter son influence sur le reste de l'Europe et du monde... C'est ensemble que ces deux aspects d'une politique de Paris doivent être étudiés ». Aux yeux de « certains membres du groupe, étudier d'une manière cohérente les conséquences à tirer du double impératif de l'aménagement du territoire français et la promotion mondiale de Paris ne peut être efficacement entreprise qu'au niveau national ».

La dernière phrase du rapport, qui peut paraître banale, mais qu'il était sans doute bon de rappeler ici, tant l'idée simple et cependant lourde de conséquences qu'elle exprime est méconnue, insiste sur la nécessité d'une ouverture souple sur l'avenir. « Aucun membre du groupe ne pense que l'évolution des faits et des idées, qui s'est accélérée au cours des dix dernières années, soit achevée... Toutes les possibilités d'évolution ultérieure doivent être réservées ».

M.P.

(1) Notamment les O.R.E.A.V. (organisations d'étude d'aménagement de vallées) pour la Seine et pour l'Oise.

