

# LES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES ET L'INNOVATION

Jean-Eudes ROULLIER \*

Neuf villes nouvelles vont être construites en France. Ni « villes expérimentales », ni « cités du futur », elles constituent cependant un terrain privilégié pour l'innovation.

Résultant d'études régionales engagées depuis 1962, et de décisions gouvernementales échelonnées de 1966 à 1970, neuf « villes nouvelles » existent aujourd'hui en France. Chacune doit accueillir peu à peu, d'ici la fin du siècle, une population de l'ordre de 100 000 (Lille-Est, le Vaudreuil) à 800 000 habitants (Rives de l'Etang de Berre), sur un territoire qui représente selon les cas du tiers de la superficie de Paris jusqu'à cinq fois cette superficie, et sous une forme qui évoque plus souvent un réseau d'agglomérations interdépendantes de 30 000 à 100 000 habitants chacune, séparées par de vastes coupures vertes, que la « ville » traditionnelle, monolithique et dense.

Encore fragiles et mal assurées de leurs mouvements, ces villes nouvelles sont à peine sorties du berceau. Déjà plus de 10 000 hectares de terrain ont été achetés, autant sont en voie d'acquisition, soit au total plus de deux fois la superficie de Paris. De vastes programmes d'assainissement, d'adduction d'eau et de voirie sont en cours de réalisation ou d'engagement. Chez les « aînées » que sont les villes nouvelles de la région parisienne et de Lille-Est, de nombreux logements sont achevés ou en construction.

Il ne faut pas surestimer cet effort. On réalisera chaque année dans les villes nouvelles, à partir de 1975, environ 7 à 8 % des logements construits dans notre pays. Deux années de construction de logements, en France, accueillent une population supérieure à celle que les neuf villes nouvelles accueilleront en trente ans. Aussi bien les villes nouvelles n'ont-elles pas été conçues comme une panacée, mais comme un des moyens de résoudre les problèmes de très grandes agglomérations urbaines congestionnées à proximité desquelles elles se trouvent (Paris, Lille pour la ville nouvelle de Lille-Est, Lyon pour l'Isle d'Abeau, Marseille pour les rives de l'Etang de Berre et l'axe Paris-Rouen pour le Vaudreuil).

Il ne faut pas, à l'inverse, sous-estimer l'ambition des villes nouvelles. Déjà l'importance des programmes de loge-

ments fait de la politique française la plus ambitieuse des politiques nationales de villes nouvelles. Plus encore, les villes nouvelles françaises se sont fixé des objectifs originaux et difficiles en voulant constituer peu à peu des centres puissants d'emplois tertiaires et d'activités de pointe. Enfin et surtout, dans cette mesure même, les villes nouvelles cherchent à modifier leur environnement, à agir sur l'ensemble des forces et des équilibres qui se manifestent au sein des aires métropolitaines auxquelles elles appartiennent.

## Refus de l'innovation pour l'innovation

Comment aborder, dans ce cadre général, les rapports des villes nouvelles et de l'innovation. A vrai dire le thème est ambigu, dans un monde fasciné par l'innovation technique et par l'évolution des mœurs, et qui tend à ne retenir de l'innovation que son côté de gadget futuriste ou de remise en cause de la vie sociale.

Il convient donc de bien souligner dès l'abord que tel n'est pas le problème qu'ont pour mission de résoudre les villes nouvelles. Il ne s'agit en aucune manière de « villes expérimentales » ou de « cités du futur ». A cet égard leur raison d'être, leur justification profonde sont étrangères à la recherche de l'innovation pour l'innovation. Elles doivent jouer un rôle essentiel dans la politique de développement urbain des grandes agglomérations même en l'absence de toute innovation visible.

Il apparaît cependant à l'évidence qu'il serait caricatural de réduire l'innovation à cette définition étroite, que par ailleurs, en tentant de poser sainement les problèmes urbains, on a finalement les plus grandes chances de conduire à terme une innovation féconde parce que correspondant à des problèmes réels.

Les villes nouvelles apportent en France une nouvelle approche de certains problèmes de développement urbain. Cette nouvelle approche les rend à la fois « porteuses » et « capteuses » d'innovation.

## UNE NOUVELLE APPROCHE DES PROBLEMES DE DEVELOPPEMENT DES GRANDES AGGLOMERATIONS

Dans les grandes agglomérations comme les nôtres, construites autour d'un centre urbain séculaire, les expressions « tache d'huile », « coulée de lave », « boucher les trous du fromage »... traduisent notre impuissance devant une évolution qui conduit inéluctablement aux « banlieues-dortoir » et à la « ville en miettes ».

Dans cette situation, l'urbanisme de la première moitié du siècle a été dominé par deux rêves :

- celui d'installer brutalement un barrage au travers du courant : c'est la formule du périmètre d'agglomération, de la ceinture verte de Londres, du PADOG pour l'agglomération parisienne, et de combien d'autres tentatives sans lendemain ;
- celui de s'installer délibérément à l'écart du courant et de construire tranquillement, patiemment, autre chose à côté. L'expression la plus affirmée de cette tendance a été la politique des villes nouvelles anglaises qui, en l'absence de tout dynamisme naturel, se sont appuyées sur un formidable effort volontariste. Mais le caractère « artificiel » de l'effort lui dictait ses limites : à leur « grande » époque, les villes nouvelles anglaises n'ont pas accueilli plus de 10 000 logements par an, ce qui n'est pas à l'échelle des problèmes d'aujourd'hui. Mais surtout, par leurs dimensions, leur nature, leur formule même, les « New-Towns » des premières générations ne répondent plus, même en Angleterre, aux problèmes d'une société urbaine confrontée à la révolution du secteur tertiaire, du commerce, des télécommunications.

Les « villes nouvelles » françaises partent d'une idée différente. En langage de sociologue : « la ville nouvelle française ne se veut ni satellite, ni autonome, mais une ville secondaire ; ni complètement différenciée, ni spécialisée, mais à voca-

\* Inspecteur des Finances, Secrétaire général du groupe central des villes nouvelles, France.

tion privilégiée ; ni concentrée, ni diffuse, mais un pôle intégré à l'ensemble de l'aire métropolitaine. Il s'agit donc d'une volonté délibérée de se placer d'emblée au cœur des contradictions que représentent les choix fondamentaux concernant la conception urbaine. Néanmoins, ces options de principe doivent s'articuler sur des objectifs opérationnels souples, adaptés au contexte local particulier et aux possibilités d'évolution multiples » (V. Ahtik - la création des villes nouvelles - sociologie du travail - numéro d'octobre - décembre 1969).

En d'autres termes, on pourrait dire qu'il s'agit de se placer délibérément dans le courant, mais assez loin de sa source pour qu'il ait perdu sa vigueur dévastatrice, assez près cependant pour qu'en le contrôlant partiellement au départ (plans d'urbanisme, réglementation des activités, de centres commerciaux...), en le canalisant sur son cours (grandes infrastructures publiques), en le renforçant artificiellement au point choisi (politique foncière, équipements « d'anticipation », incitations diverses...), il soit possible de faire naître progressivement un nouveau dynamisme, un nouveau champ de forces qui, à terme, contribuera spontanément au rééquilibrage de la région urbaine tout entière.

## Stratégie à long terme

Cette nouvelle approche des problèmes d'évolution des grandes agglomérations modernes a trouvé, et c'est en France une innovation profonde, sa traduction concrète dans l'élaboration d'une stratégie d'ensemble à très long terme, couvrant des « aires d'aménagement » beaucoup plus vastes que celles qui étaient retenues jusqu'alors, et conjuguant la mise en œuvre des moyens juridiques et financiers de la puissance publique, d'une part, la création de nouvelles structures décentralisées d'autre part.

Les moyens juridiques et financiers de la puissance publique ont été concentrés sur une politique foncière ambitieuse, des mesures spécifiques d'aide financière au démarrage des opérations et une politique systématique de coordination du financement des équipements collectifs.

Par ailleurs la mise en place de structures nouvelles et décentralisées au niveau local, entreprise depuis huit ans, constitue sans doute en profondeur, l'apport essentiel de la politique française des villes nouvelles. Seul un cadre adapté aux problèmes à résoudre peut donner naissance à un véritable sentiment de responsabilité et à des solutions saines. La réalisation des villes nouvelles s'appuie sur la mise en place de deux structures décentralisées étroitement complémentaires :

- le regroupement des multiples communes concernées par chaque ville nouvelle dans le cadre original défini par la loi du 10 juillet 1970. Actuellement en cours dans chaque ville nouvelle, il constituera l'étape fondamentale de leur développement.
- A côté de la nouvelle collectivité locale, responsable des équipements publics et de la gestion des services

publics, intervient « l'établissement public d'aménagement ». Inspiré des « corporations » qui construisent les villes nouvelles anglaises, mais utilisé à une échelle géographique plus large, dans un rôle plus souple et d'une manière qui donne un rôle plus grand à la collectivité locale, l'établissement public est le « moteur » des études et de l'aménagement de la ville nouvelle.

Au niveau central enfin, le Groupe central des villes nouvelles, assisté de la petite équipe de son secrétariat général, veille à la cohérence de la politique poursuivie.

## « PORTEUSES » D'INNOVATION

S'appuyant ainsi sur un « socle » solide, les équipes pluri-disciplinaires des villes nouvelles doivent pouvoir aborder l'esprit relativement libre les problèmes posés par la réalisation des objectifs qui leur ont été fixés.

Ces objectifs, précis sur le plan quantitatif, sont à la fois ambitieux et généraux sur le plan qualitatif. Ils n'ont jamais été définis en termes d'innovation.

Leur formulation la plus nette est contenue dans les « directives concernant l'aménagement de villes nouvelles dans la région parisienne », signées le 4 avril 1966 par M. Georges Pompidou, Premier ministre ;

« L'élaboration du schéma directeur d'aménagement de la région de Paris et des schémas de structure des grandes métropoles d'équilibre ont fait apparaître la nécessité, que soulignent les travaux du V<sup>e</sup> Plan, de prévoir la création de véritables « villes nouvelles » dans le cadre d'un effort général pour humaniser, ordonner et contrôler le mouvement d'urbanisation.

Celles-ci, réalisées progressivement suivant un plan d'ensemble, assureront l'articulation cohérente de quartiers variés de types d'architecture et d'habitation différentes autour d'un centre attractif et moderne. Elles devront apporter à leurs habitants les possibilités d'emploi, de loisirs et de développement culturel qu'offrent les agglomérations plus anciennes ».

La seule volonté précise qui s'y manifeste, et qui se trouvait longuement explicitée et affirmée dans le schéma directeur de la région parisienne, est celle de créer des centres urbains attractifs et modernes. Pour le reste une très grande liberté, qui avec le recul du temps apparaîtra comme un des traits majeurs de l'expérience française des villes nouvelles, a été laissée à chacune des équipes mises en place. Il convient de préciser, c'est la « règle du jeu », qu'il leur appartient d'élaborer des plans susceptibles d'une part de recueillir un consensus au niveau régional et local, et d'autre part d'être effectivement réalisés avec les constructeurs et les moyens existants dans la France d'aujourd'hui.

L'analyse des projets de travaux permet actuellement de dégager trois thèmes communs sur lesquels les neuf villes nouvelles, à des degrés et avec des succès divers, se trouvent « porteuses » d'innovation.

## Centres urbains

La création de centres urbains est le seul thème, on l'a dit, sur lequel une volonté très ferme ait été manifestée dès l'origine au niveau central, et constamment réaffirmée depuis lors.

Il constitue à la fois la concrétisation la plus nette du souci de réagir contre le phénomène de « banlieue » auquel les villes nouvelles se veulent une réponse et la traduction de la volonté de faire des villes nouvelles des pôles attractifs, accueillant notamment les activités tertiaires et de pointe, et contribuant à restructurer l'agglomération-mère. On a considéré, compte tenu d'études sur lesquelles il n'est pas possible de s'étendre ici, que le regroupement en un même lieu de facilités de communications et de transmission de l'information, comme de services et équipements administratifs, culturels, commerciaux et de loisirs, en était la condition nécessaire et constituait un facteur « multiplicateur » du développement spontané qui doit prendre le relai de l'action publique.

La création volontaire de centres urbains puissants constitue le pari majeur des villes nouvelles françaises, le seul domaine dans lequel leur ambition paraît sans précédent dans le monde moderne. Il s'agit là d'une œuvre de très longue haleine sur laquelle il est trop tôt pour porter un jugement. Dès aujourd'hui cependant les réalisations en cours ou en projet à Cergy-Pontoise, Evry et Noisy-le-Grand se présentent de manière encourageante.

## Intégration des fonctions

La recherche de l'intégration des fonctions urbaines, de leur mélange dans la ville est sans doute le lien le plus fort qui se soit créé spontanément entre les villes nouvelles. Elle s'oppose à l'interprétation ségrégative donnée à la « Charte d'Athènes » qui affirmait : « les quatre clefs de l'urbanisme sont dans les quatre fonctions : habiter, travailler, se récréer dans les heures libres, circuler. Les plans détermineront la structure de chacun des secteurs attribués aux quatre fonctions-clefs et ils fixeront leur emplacement respectif dans l'ensemble ». Elle s'oppose plus encore à l'évolution spontanée qui tend à séparer, à isoler les uns des autres tous les éléments constitutifs de la vie urbaine : grands ensembles d'H.L.M., grands ensembles pour cadres, grands ensembles de maisons individuelles, cités d'affaires, universités isolées dans leur « campus », centres commerciaux isolés au sein d'une mer de parkings.

Les villes nouvelles recherchent toutes, à des degrés divers et avec des succès divers, au prix de difficultés multiples, l'intégration et le mélange des fonctions à différents niveaux :

— au niveau du centre urbain tout d'abord, dont la nature même est de réunir en un même lieu les éléments les plus variés. Il s'agit là de rapprocher et d'ouvrir les uns vers les autres dans des ensembles animés les équipements culturels ou sportifs, les logements, le grand et le petit commerce, certaines formes d'artisanat et de services, l'admini-

une exposition laboratoire : des résultats

# LE CONCOURS D'EVRY ?

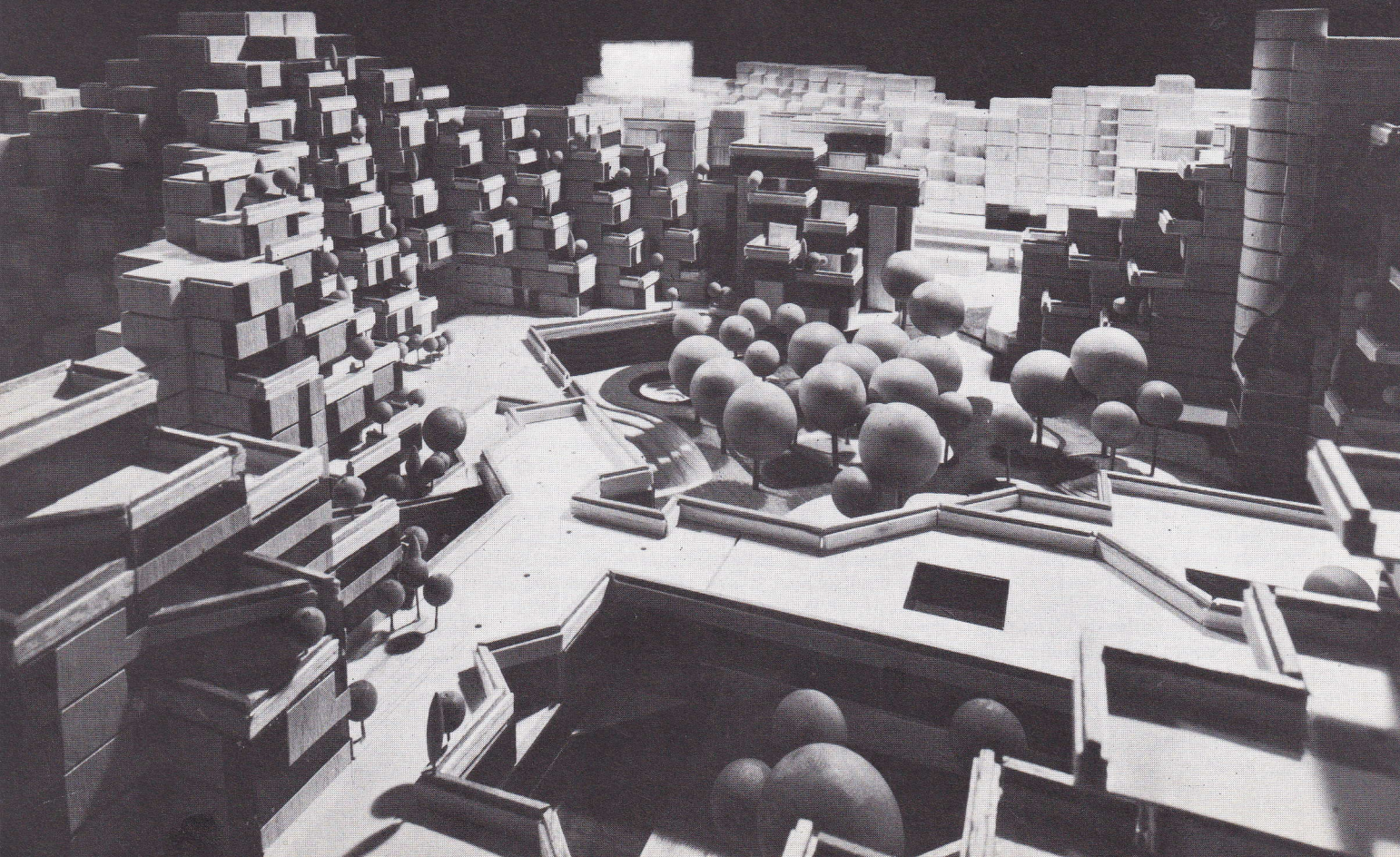
PROJET U.C.Y.

(lauréat)

Andrault et Parat

O.C.I.L.

Un tissu continu à densité variable :  
utilisation systématique d'un même  
composant de base  
(module de 5,30 m),  
création d'une organisation spatiale  
formant gradins et jardins suspendus.



# une exposition laboratoire : des résultats

Le 12 juillet 1972, au terme d'un long processus d'étude et de décision engagé depuis 1969, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle d'Evry faisait connaître le groupement de constructeurs, d'architectes et de bureaux d'études, auquel allait être confié la réalisation du premier grand quartier de la Ville Nouvelle, dit Evry I.

En mai 1973, et pour un mois, le même Etablissement Public exposera au Grand Palais les projets présentés par différents groupements à chacun des deux degrés du concours.

L'exposition montrera quelles ont été les options prises au départ qui constituent la base de la consultation — quelles ont été les différentes réponses apportées — et enfin par quels

mécanismes d'analyse et de synthèse un jury, assisté de commissions, a procédé à un choix technique. Ont été associés à ces travaux d'organisation du concours, tant pour définir le programme que pour examiner les propositions, tous les ministères concernés, les différentes collectivités locales et une large représentation des futurs usagers (directeurs d'écoles, de maisons de jeunes, d'associations familiales...)

Des cellules d'études et d'animation viendront renforcer l'aspect pédagogique de cette manifestation.

L'objectif d'une telle manifestation, qui bénéficie déjà de l'appui du Fonds d'Intervention Culturelle (FIC) et du Plan Construction, est d'atteindre, au-delà des techniciens

de l'aménagement, un très large public, de l'intéresser au concept de Ville Nouvelle, mais aussi :

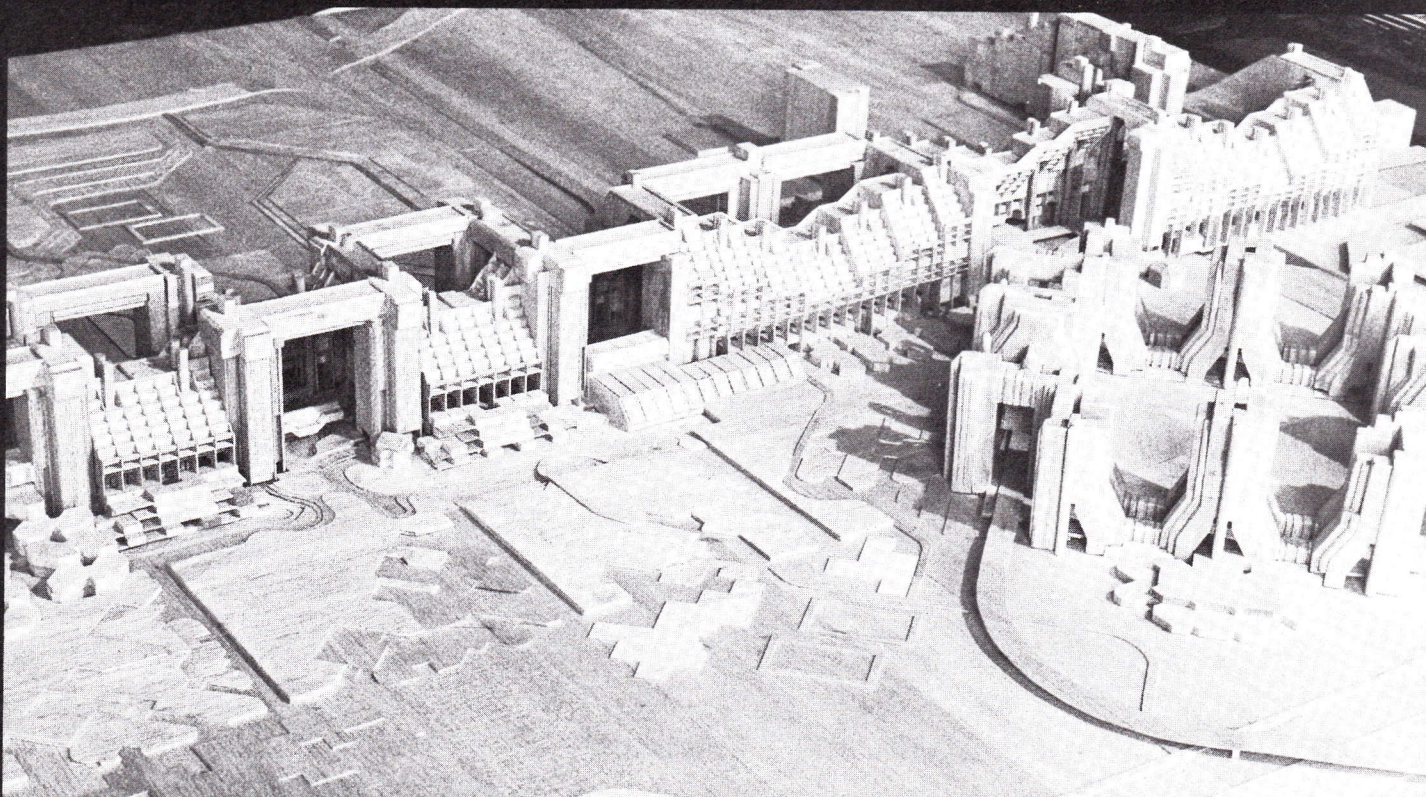
- de lui faire prendre parti sur des options dont il aura ainsi mesuré l'importance à travers les réponses très diverses des concurrents au problème posé,
- de lui faire prendre conscience des choix impliqués par la réalisation de tel projet plutôt que par tel autre sur le cadre de vie en Ville Nouvelle,
- de le faire réagir, par le dialogue et la discussion, sur le processus d'élaboration du cadre de vie.

Enfin de prendre conscience de l'intérêt d'une participation aux mécanismes d'étude et de décision en matière d'aménagement urbain.

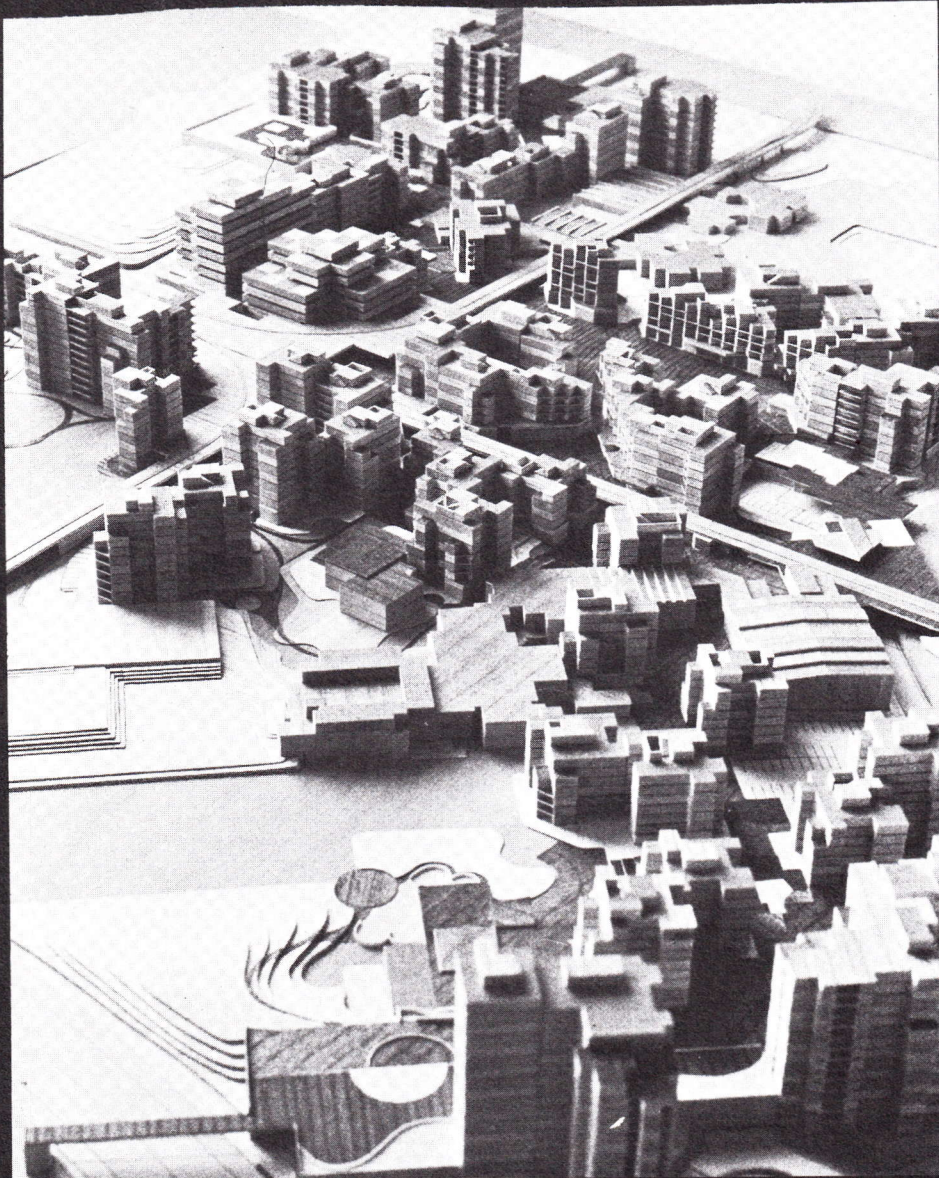
## PROJET EUREVRY (A.U.A.)

2<sup>e</sup> prix

Le geste architectural : l'épine dorsale macrostructure discontinue formant voûte surplombant une rue principale.

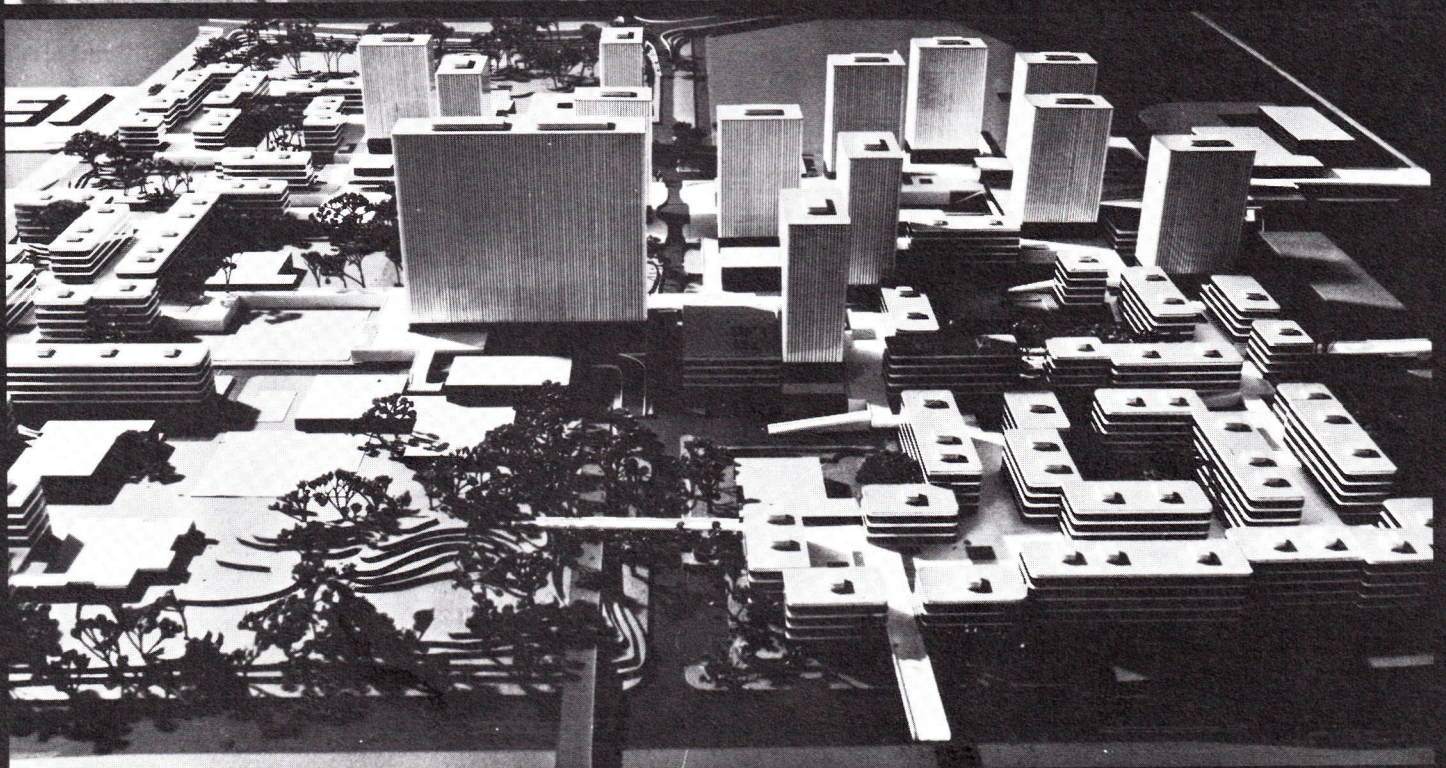


# une exposition laboratoire : des résultats



PROJET I.C.P.-J.C.B.  
Jean-Claude Bernard - S.A.G.I.  
Une trop grande sagesse ?  
Sobriété architecturale au service d'une vie  
collective piétonnière.

PROJET E.I.  
SETIMEG - CHEDEA  
Guillemaut et Prouvé  
La grande tradition  
composition à partir d'éléments tours,  
barres, plots.



nistration et les affaires. Rapprochement habituel au centre des villes anciennes, mais d'autant plus difficile à recréer dans un cadre nouveau qu'il impose des servitudes et qu'il s'agit de regrouper des intervenants sur lesquels la ville nouvelle n'a pas d'autorité directe, dont la venue est aléatoire, partiellement imprévisible et toujours étalée dans le temps. L'effort engagé, encore embryonnaire, s'est appuyé sur trois moyens d'action :

- \* l'application prioritaire des moyens d'étude de chaque établissement public aux problèmes du centre urbain,

- \* la recherche de « leviers », même minimes, susceptibles d'avoir un effet moteur : conception « ouverte » de la préfecture de Cergy-Pontoise, des facultés de droit et de lettres de Lille-Est, de la nouvelle gare de St-Quentin-en-Yvelines, des bureaux et du centre d'information de l'établissement public de l'Isle d'Abeau.

- \* Le recours, le cas échéant, à des procédures originales comme les concours lancés pour tenter d'infléchir la conception des centres commerciaux régionaux de Cergy-Pontoise et d'Evry, les recherches ambitieuses portant sur l'ensemble des méthodes de réalisation du centre urbain de Noisy-le-Grand, le « montage » administratif et financier d'un ensemble logements-bureaux-piscine-patinoire à Cergy-Pontoise.

— Au niveau des équipements publics, relativement plus faciles à maîtriser, il s'est agi d'utiliser toutes les possibilités offertes par la capacité qu'a l'établissement public d'intervenir comme « maître d'œuvre » commun pour le compte de nombreuses parties prenantes. Ceci peut aller de réalisations modestes mais essentielles comme les centres de la petite enfance ou les maisons de quartier jusqu'au projet ambitieux de l'Agora d'Evry qui associe dans les mêmes bâtiments, étroitement articulés avec le centre commercial régional, cinémas, commerces, patinoire, mais aussi salles de spectacle, bibliothèque, maisons de jeunes, crèches, gymnase, agence nationale de l'emploi, locaux d'association, etc.

— Au niveau du quartier, voire même de la ville nouvelle tout entière. L'objectif est alors de rechercher de nouvelles méthodes et formes de construction permettant de retrouver des « continuités urbaines » qui se rapprochent à certains égards de la rue traditionnelle, d'y limiter le plus possible la ségrégation sociale par le mélange des types d'habitat, d'y incorporer des activités « non nuisantes » (bureaux, ateliers), d'y intégrer les équipements scolaires, sportifs et les commerces, parfois en rez-de-chaussée d'immeuble, et de promouvoir ainsi l'animation de voies le plus souvent réservées aux piétons.

Diverses recherches ont été engagées à cette fin. Les plus ambitieuses sont celles des villes nouvelles d'Evry et du Vaudreuil et se sont traduites par l'organisation de deux concours profondément novateurs :

- \* le concours international d'Evry I, le plus important jamais organisé en France, a porté sur la conception et la réalisation, par des équipes associant architectes, bureaux d'études et maîtres d'ouvrage, de tous les éléments d'un

quartier dense de 7 000 logements, organisé de manière linéaire sur un boulevard réservé aux piétons et aux transports en commun. Un poids particulier était attaché à l'utilisation des rez-de-chaussées d'immeubles, à l'insertion d'activités dans la ville, à l'intégration des équipements publics, à l'intervention des arts plastiques et aux possibilités d'évolution future du quartier, qui sera mis en chantier au printemps 1973 ;

- \* le concours du Vaudreuil, portant avant tout sur la recherche d'une technologie unique et novatrice permettant, à partir d'un « meccano » très souple et évolutif, de construire l'ensemble des logements, équipements, commerces, du « germe de ville » de 4 000 logements. Les travaux seront engagés fin 1973.

## Qualité architecturale

La recherche de la qualité architecturale apparaît comme la troisième préoccupation novatrice (si l'on tient compte du contexte français) des responsables des villes nouvelles. Tenaces mais tâtonnantes dans ce domaine difficile, les villes nouvelles n'ont pas de recette miracle à proposer. Leur force à terme tient peut-être dans ce domaine à leurs faiblesses au départ. En effet les tentations de l'architecture de prestige, possible au cœur de Paris, leur sont refusées et par ailleurs elles n'ont pas, à la différence des villes nouvelles anglaises, la possibilité de construire elles-mêmes. Il leur faut donc, tâche plus difficile mais combien plus fructueuse, agir sur leurs interlocuteurs, architectes et maîtres d'ouvrage. Elles ont eu la chance à cet égard de rejoindre depuis deux ans les préoccupations du ministère des Affaires culturelles et du « Plan-Construction » lancé par le ministère de l'équipement et du logement, qui ont choisi les villes nouvelles comme terrain privilégié de leur assistance technique et de leurs interventions.

L'action entreprise, stimulée par une émulation croissante entre villes nouvelles, a pris trois directions principales :

- \* la plus spectaculaire, nécessaire pour « remuer le milieu », a pris la forme d'une floraison de concours d'architecture, souvent novateurs dans leur conception même, sans précédent dans notre pays. Il convient à cet égard de citer, à côté des concours d'Evry et du Vaudreuil, ceux du Pont-de-Bois à Lille-Est (1 000 logements), de la ZAC la Rousse à Miramas (600 logements), l'appel d'idées de l'Isle d'Abeau (800 logements) et de noter la place privilégiée des villes nouvelles pour accueillir les lauréats du Programme architecture nouvelle (PAN) du Plan-Construction ainsi que leur rôle dans le lancement du concours national de mobilier urbain du Centre de Création industrielle ;

- \* parallèlement de nombreuses études spécifiques ont été menées, souvent avec les concours des deux ministères, soit au sein même des équipes des villes nouvelles, soit avec des unités pédagogiques d'enseignement de l'architecture (Saint-Quentin-en-Yvelines, Lille-Est), soit avec des architectes extérieurs (Bardet, Boffill, Colman, Lagneau, Le Couteur, Lods, Prieur, Prouvé, Secq, Taillibert, etc.) ;

\* enfin et surtout peut-être un effort moins visible a porté en profondeur sur les relations avec les maîtres d'ouvrage et la coordination de l'intervention des architectes d'opération.

## CAPTEUSES D'INNOVATION

Si la raison d'être des villes nouvelles est étrangère à l'innovation technique ou sociale, leur existence même y conduit par un long détour, dans une perspective désormais bien « cadrée ». Fondées sur une nouvelle approche des problèmes de développement urbain, spontanément et en quelque sorte nécessairement porteuses d'innovation par la création de centres urbains, la recherche de l'intégration des fonctions urbaines et de la qualité architecturale, les villes nouvelles sont aussi, comme l'a dit M. Maurice Doublet, « un *banc d'essai* ouvert à toutes les innovations ».

L'élément fondamental à cet égard est que le seul fait de disposer dans chaque ville nouvelle d'une équipe pluridisciplinaire solide, de vastes surfaces de terrain libre, et de programmes de construction s'échelonnant de 1 000 à 7 000 logements par an, apporte aux pouvoirs publics comme aux industriels un banc d'essai exceptionnel pour l'application de techniques nouvelles.

Il se trouve de surcroît que les villes nouvelles françaises ont la chance d'apparaître au moment où de telles techniques se développent rapidement dans les domaines qui les concernent, où la prise de conscience des problèmes urbains comme des problèmes d'environnement devient plus aiguë, où enfin de très nombreuses administrations accordent une place croissante à l'expérimentation et disposent à cette fin de moyens nouveaux.

On se trouve ici dans un domaine mouvant, où les initiatives sont multiples, venant parfois de telle ou telle ville nouvelle et parfois de tel ou tel interlocuteur extérieur. Il est fréquent qu'une ville nouvelle particulière joue un rôle de pilote pour une recherche ou une application donnée. Le Secrétariat général du Groupe central des villes nouvelles intervient tout à la fois comme stimulant, comme conseil, comme centrale d'information et comme « entremetteur », encourageant les initiatives qui présentent un intérêt et les aidant à trouver les « partenaires » dont elles ont besoin.

Celles-ci couvrent actuellement pour l'essentiel quatre domaines d'innovation, les transports en commun, la lutte contre la pollution et les nuisances, la télédistribution et l'informatique.

## Transports en commun

Le domaine des *transports en commun* est l'un de ceux où le banc d'essai des villes nouvelles peut être le plus utile à l'ensemble des villes françaises. Aussi bien le ministère des transports et, pour ce qui le concerne, le District de la région parisienne, sont-ils intervenus de manière importante pour orienter, aider, et parfois prendre en charge les

recherches menées dans ce domaine. Trois expériences essentielles sont aujourd'hui à la veille de leur réalisation : la construction du « site propre » d'Evry, c'est-à-dire d'un réseau de voies exclusivement réservées au transport en commun, susceptibles d'être utilisées plus tard de manière automatisée, la construction de la ligne d'aérotrain qui reliera dès 1976 Cergy-Pontoise à la Défense et l'opération sans doute la plus novatrice que constituera la construction, pour la première fois en Europe, d'une ligne de transport en commun totalement automatisée qui reliera, sur huit kilomètres, la ville nouvelle de Lille-Est au centre de Lille en 1975.

## Ville sans nuisance

Dans le domaine de la *lutte contre la pollution et les nuisances* la ville nouvelle du Vaudreuil joue depuis plusieurs années un rôle pilote, dans le cadre de l'opération dite « ville sans nuisance ». Cette opération, qui fait l'objet d'une étroite coopération franco-américaine, après avoir été lancée par la Délégation générale à la recherche scientifique est désormais suivie par un comité interministériel présidé par M. Paul Delouvrier, Président de l'Electricité de France, sous l'impulsion du ministre de l'environnement. Parallèlement un important programme de recherche et d'interventions est en cours d'application dans la zone industrielle de Fos et la ville nouvelle des rives de l'étang de Berre.

## La télédistribution

Les villes nouvelles constituent également un banc d'essai privilégié pour les techniques dites de télévision par câble ou de *télédistribution*, déjà largement utilisées outre-Atlantique. Ces techniques, révolutionnaires par le nombre de chaînes dont elles permettent aisément l'exploitation et par la possibilité qu'elles ouvrent au récepteur de dialoguer avec l'émetteur, offrent notamment de nouvelles perspectives à l'animation de la vie locale comme à l'action éducative et culturelle. Dans ce domaine la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, où les premiers réseaux sont en cours de réalisation, joue le rôle de pilote en liaison avec l'O.R.T.F. Des projets sont à l'étude dans la quasi totalité des villes nouvelles.

## L'informatique

Enfin les possibilités ouvertes par l'*informatique* dans tous les domaines du développement urbain et de la vie urbaine ont été explorées tout d'abord par la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau et font désormais l'objet d'une action interministérielle sous l'égide de la Délégation à l'Informatique et du Secrétariat général du Groupe central des villes nouvelles. Dans un premier temps, cette action est concentrée sur les problèmes posés par l'archivage des réseaux souterrains et, en liaison avec le ministère de l'Economie et des Finances, sur l'informatique foncière.

En revanche, et si l'on met à part un effort exceptionnel d'animation lancé avec le concours du ministère des Affaires culturelles, le domaine de la vie sociale a été à peine abordé, faute d'interlocuteurs. On peut penser pourtant que, notamment dans le domaine scolaire et pédagogique d'une part, dans celui de l'action sanitaire et sociale d'autre part, les villes nouvelles apportent également l'occasion de mettre en œuvre de nouvelles méthodes, comme cela a été fait notamment dans certaines villes nouvelles américaines.

## RENDRE L'INNOVATION POSSIBLE

La meilleure formulation des rapports possibles entre villes nouvelles et innovation se trouve peut-être dans le rapport de la commission des villes nouvelles du VI<sup>e</sup> Plan, qui s'exprime de la manière suivante :

« Les villes nouvelles répondent à un besoin « physique » d'organisation des grandes agglomérations et, ne permettraient-elles que d'édifier des banlieues plus humaines et mieux « équilibrées », qu'elles trouveraient déjà leur justification. Mais, par le simple fait qu'elles existent, les villes nouvelles apportent aussi la possibilité d'aller plus loin pour faire mieux. Si l'on peut penser qu'en tout état de cause une urbanisation cohérente sur un site bien choisi, acheté au prix agricole, permet de construire dans de meilleures conditions et pour moins cher, tout en intégrant les espaces verts et les loisirs dans la ville, l'observation la plus importante est que, dans ce cadre général, la ville nouvelle apporte un élément supplémentaire de liberté tempérée par les réalités économiques et sociales.

« Ceci veut dire que la ville nouvelle peut être un terrain d'expérience au bon sens du terme. C'est-à-dire qu'il ne permet pas de faire n'importe quoi, qu'il ne peut être le refuge du futurisme ou de l'utopie, mais que précisément, parce qu'il impose des contraintes sociales, techniques et économiques, il permet d'aborder lucidement et concrètement certains des problèmes-clés de la vie urbaine de notre temps. »

Rendre les choses possibles, ainsi pourrait être résumée l'ambition des villes nouvelles. Quelles choses ? non pas des gestes spectaculaires comme Versailles ou Brasilia, mais celles que notre société est capable de sécréter quotidiennement aujourd'hui et qui, dans le domaine des villes, se sont heurtées jusqu'à présent aux contraintes résultant de l'existant, des structures locales et du libre jeu du marché foncier. A cet égard l'innovation fondamentale, la seule innovation profonde, réside dans les méthodes employées, les structures mises en place et les moyens mis en œuvre. Rien n'était possible sans cela, ce qui a pu être entrepris découle directement de cela.

Peut-être faut-il, en guise de conclusion, et après avoir consacré la présente étude à analyser les promesses de l'expérience engagée par la politique française des villes nouvelles, en rappeler l'extraordinaire fragilité. Les villes nouvelles,

on l'a souligné, sont à peine sorties du berceau. Enfants sans père, construites pour des habitants qui, n'étant pas là, ne peuvent s'exprimer, impliquant dans tous les domaines une modification des tendances spontanées du développement urbain, elles imposent à leurs responsables des *tensions constantes*, qui se traduisent dans la vie quotidienne par un labeur le plus souvent épuisant, des difficultés multiples et des échecs momentanés dans une situation qui n'offre jamais, en contrepartie, la satisfaction de résultats immédiats ou rapides. De surcroît, et ceci est certes un autre sujet, l'implantation des emplois et des équipements d'infrastructure qui conditionnent l'existence même des villes nouvelles, ne peut être assurée pendant toute la phase de « décollage », qu'au prix du maintien d'une volonté constante et clairement affirmée au niveau régional et au niveau central. Le fait qu'elle ait été acquise sans défaillance depuis six ans, pendant la phase la plus difficile, constitue le meilleur des encouragements pour l'avenir.

J.-E. R.