

UN URBANISME CONTEMPORAIN DES VILLES NOUVELLES

La décennie 1960 marque un tournant dans l'urbanisation de la région parisienne. Alors que l'Etat décide d'agir dans un plan global face à la croissance de Paris, deux problèmes sont à résoudre : la concentration de tous les services dans Paris intra-muros et le gonflement anarchique de la banlieue.

Les nouvelles orientations se dessinent en quatre phases qui couvrent la période 1962- 1969.

1/ La conjoncture est propice à la réorganisation de la région. Trois facteurs poussent le Général de Gaulle et son premier ministre, Mr Debré à se préoccuper de cette situation :

- la croissance économique des "Trente Glorieuses" est favorable à de grands travaux ;
- le rejet des formes rappelant les grands ensembles, depuis 1962, remet au goût du jour les notions de rue, quartier et centre ville ;
- « l'idée d'équilibre, de développement parallèle des logements, des emplois et des équipements devient prépondérante » selon Merliin dans Les villes nouvelles en France.

C'est pourquoi, le président de la République et son premier ministre nomment Paul Delouvrier directeur du District, entité créée pour maîtriser l'urbanisation de la région parisienne.

2/ Delouvrier et son équipe engagent une réflexion dès 1962. Lors du rendez-vous du 30/01/96, Mr Roullier qui fut secrétaire du Groupe central des villes nouvelles, a mis à ma disposition un document vidéo intitulé Interview de Paul Delouvrier, réparti en 3 cassettes. Il a été filmé dans l'enceinte de l'Ecole des Ponts et Chaussées, en plusieurs séances durant les mois de Février et Mars 1985. Son but est de faire retracer par les protagonistes, eux-mêmes, l'Histoire des Villes Nouvelles.

- Pourquoi le PADOG fut-il remis en cause ?

En se posant cette question, le District va élargir sa mission car il ne se cantonnera plus à la simple application de ce plan. Le PADOG, conçu en 1960, s'inspire du livre de Gravier Paris et le désert français (1947). Il en reprend le constat : Paris en prenant des dimensions démesurées spolie toute la force de la province. Il faut stopper la croissance de Paris. Pour cela, l'administration avait dessiné un périmètre au-delà duquel il était en principe interdit de construire. L'IAURP juge le texte trop restrictif observant que la plupart des programmes de plus de 500 logements ne peuvent se réaliser dans ses limites et qu'il est devenu courant d'obtenir des dérogations pour construire à l'extérieur. La croissance en tache d'huile n'est pas vaincue.

- De nouveaux choix sont à faire.

L'arrivée de Lagneau, architecte-urbaniste au sein de l'IAURP, fait progresser l'idée d'organiser l'urbanisation en continu selon des axes déterminés. C'est le plan en doigts de gant qui est adopté se calquant sur les infrastructures. Mais cela ne se décide pas à huis clos : des voyages sont organisés à New York où le gigantisme de cette agglomération qui a grandi en tache d'huile fait peur puis à Londres et dans les villes nouvelles anglaises où se pose le problème des transports. De là, découle l'évidence pour le District que les villes nouvelles françaises doivent se situer près de Paris pour mieux juguler le désordre des alentours, ce que ne pourraient faire des villes placées à 100 kms.

D'autre part, il faut définir le concept de Ville Nouvelle. Avec les logements et pour ne pas recommencer les

erreurs du passé, il faut installer le plus d'équipements possibles sur place. Il s'agit de faire de la continuité et de l'anti-banlieue. Cela part du constat qu'il est impossible de faire quoi que se soit en banlieue si on n'a pas de voiture : tout est à Paris. Il manque à la banlieue des centres urbains que l'on se doit de créer.

L'organisation retenue prévoit, en région parisienne, cinq villes nouvelles (Ivry-sur-Seine, Melun Sénart, Marne-la-Vallée, Cergy Pontoise et St-Quentin-en-Yvelines) localisées au coeur des grands axes préférentiels (Seine aval, Seine amont et Marne) où est canalisée l'urbanisation. Ce travail s'est doublé de la récupération et de la dynamisation des centres existants en proche banlieue comme Bobigny ou Créteil.

- Parallèlement, la réforme administrative de la région parisienne est engagée (1964).

De Gaulle demande à P. Delouvrier de s'occuper du dossier. Ce dernier constate que sous les mêmes appellations que pour le reste de la France, le fonctionnement de la région parisienne est très spécifique. En somme, il faut que « l'Etat revienne en banlieue » car les deux départements de Seine-et-Marne et Seine-et-Oise sont sous administrés compte tenu de leur taille. Il préconise l'application de la loi sur les départements pour en créer 5 nouveaux. Bien que cela ne coïncide pas trop avec le schéma directeur, le District intervient peu dans le découpage. Par contre, il participe au choix des chefs lieux et fait accepter les deux villes nouvelles de Cergy-Pontoise et Evry. La préfecture restant à Versailles, St-Quentin-en-Yvelines a été privé d'un point fort administratif.

- 1964 est l'année de présentation du schéma directeur.

Le général De Gaulle est d'accord avec les options proposées. Il demande à P. Delouvrier ce qui est nécessaire pour que tout cela se réalise. C'est alors que le soutien du Président devient un atout majeur car les décisions, prises directement à l'Élysée, ne seront pas bloquées par les ministères. En 1965, le schéma directeur est soumis au gouvernement puis à l'Assemblée Nationale où il est accepté.

3/ - Quels instruments sont à mettre en oeuvre pour aller plus loin que le texte juridique ?

Selon l'expression de Paul Delouvrier, il existe quatre « leviers ». Le premier réside dans la main mise sur le sol et la possibilité d'acquérir à des prix raisonnables. Il fallait éviter la spéculation. C'est pourquoi on utilisa la procédure de ZAD inscrite dans la loi depuis 1953 et conférant à l'Etat un droit de préemption sur la vente au prix fixé par le juge d'expropriations. La loi fut complétée d'un paragraphe sur les "ZAD d'urgence" pour ne plus attendre l'avis du maire. Cela passa aussi par la création de l'AFTRP qui fut l'outil du District pour acheter le sol (45000 hectares placés en ZAD). Elle faisait tout le travail préparatoire puis le soumettait aux Domaines qui signaient. Il avait été décidé de ne pas s'adresser à la Caisse des Dépôts et Consignations, l'esprit et les sociétés mixtes qu'elle créait avec les municipalités ne convenant pas.

Le deuxième demande l'intégration aux réseaux routier et ferroviaire. Il était indispensable pour la réussite de l'entreprise que les grandes infrastructures "collent" au schéma directeur. Pour cela, P. Delouvrier a "bénéficié" du retard pris par la France en la matière et son équipe a pu dessiner à sa guise.

Le troisième fait appel à l'aspect humain. Les aménagements sont faits par des gens qui ont l'esprit du schéma directeur et des villes nouvelles. Le principal gage d'efficacité a été, au moment de réaliser, d'envoyer les gens de l'IAURP sur les terrains.

Le quatrième, c'est l'argent. Le District avait débuté avec 170 millions de francs (1,2 milliards actuels) utilisables pour des projets. Il avait contracté un emprunt avant de mettre en place des sources fiscales propres. Il avait aussi obtenu l'appui du ministère des Finances qui avait compris qu'un schéma d'urbanisme était économe à long terme. Quand P. Delouvrier part en 1969, il laisse un budget de 700 millions de francs anciens soit 3,8 milliards actuels.

- Quelle forme donnée aux Villes Nouvelles ?

En 1965, le schéma directeur est lancé. Comment passer à l'action ? Comment concevoir urbanistiquement les villes nouvelles ? Aux logements doivent s'ajouter ce qui forme les centres urbains soit les services. Ce

sont des questions qui n'ont pas été posées à Sarcelles, ce qui donne un ensemble architectural réussi mais raté sociologiquement. Sous les conseils de Millier, l'IAURP fut éclaté en autant de groupes de travail qu'il y a de villes nouvelles. Chaque groupe portant la lourde responsabilité d'être le constructeur de la ville nouvelle. Comme personne n'avait jamais fait de villes nouvelles, on choisit des gens d'horizons différents. Les "mandarins-architectes" furent écartés. L'opération étant à long terme, P. Delouvrier avait pensé qu'il fallait des jeunes car les plus âgés ne pourraient s'adapter à cette nouveauté. Il n'était plus question, comme cela c'était fait, de donner la responsabilité de la création et de la gestion d'une ville nouvelle prenant 15 à 20 ans à un seul homme.

4/ Quatre principes de réalisation sont alors retenus :

- Un rôle majeur est accordé aux centres urbains dans la double optique de créer un pôle d'activités et d'équipements pour les habitants de la ville nouvelle et de participer à la restructuration du tissu urbain de la banlieue existante. Ce qui fera dire à Delouvrier dans le Discours aux ambassadeurs du 06/01/1966 : « C'est que le cœur d'une ville vraiment vivante ne s'improvise pas. Il exige, avec la variété des emplois, un certain seuil voisin, dans l'état de nos moyens et en région parisienne, du million d'habitants, pour justifier une préfecture, une université, un théâtre fréquenté, un vrai grand magasin... (...) Que faire pour remédier à ce mal évident, pour casser le long ruban des pavillons ou des grands ensembles, pour rompre avec l'ennui de l'éloignement et les ennuis des transports ? Dites le moi, que faire, sinon de tenter de réussir des centres urbains intermédiaires entre le petit centre de quartier et le cœur de Paris. ».
- La composante des loisirs est mieux intégrée à la vie urbaine avec la création d'espaces de loisirs et notamment de plans d'eau.
- L'équilibre entre emploi dans la ville nouvelle et population résidente est recherchée.
- Une grande importance est accordée aux infrastructures de transports, en particulier collectif et Merlin dans son livre Les villes nouvelles précise : « On admet qu'il est indispensable que les villes nouvelles soient à "l'heure de l'automobile" . Cependant des limitations devraient être fixées à son utilisation, même en tissu urbain neuf, en raison des contraintes financières, d'espace (voirie et surface de stationnement) et sanitaire (pollutions). »

Ce dernier point semble en contradiction avec le concept qu'énonce Delouvrier du premier principe. En effet, le centre urbain imaginé ignore le rôle de l'automobile de masse et oblige une concentration. Le problème pour les aménageurs réside dans la gestion de l'ouverture des villes nouvelles à la voiture tout en préservant l'idée de centre urbain. La solution mise en pratique évince l'automobile en lui créant des circuits de contournement des centres et la met en concurrence avec de bonnes dessertes de transports en commun au cœur de la ville.

Cependant, ce montage ne tient pas. Les auteurs, T. Michel et B. Warnier, du chapitre 3 du livre 25 ans de Villes Nouvelles en France observent que dès la fin des années 1970, s'opère un retour à la ville plus « coutumière » avec des conceptions générales plus proches de la ville traditionnelle et donc, une mixité plus grande entre piétons et voitures. C'est une rupture avec le concept de centre urbain de P. Delouvrier. Fermer la ville à l'automobile n'est donc pas une solution.

L'urbanisation en Villes Nouvelles est l'une des politiques majeures de l'Urbanisme français au XX^e siècle. Elle a abouti à la création d'un nouveau paysage urbain. L'Etat a choisi une ligne d'action. Mais il faut songer qu'elle est le fruit des réflexions d'un grand nombre de personnes, des voyages et de l'expérience. C'est dans ce cadre que P. Delouvrier s'est intéressé aux travaux de J. Riboud et lui a permis de construire le premier quartier de St-Quentin-en-Yvelines. A Maurepas, on peut lire à l'entrée du centre ville : « Verrière-

Maurepas, témoin d'un urbanisme nouveau conçu pour l'agrément des habitants par son caractère libérant et sécurisant ». Quel est cet urbanisme aux principes différents de ceux des villes nouvelles ? Quel est sa réponse au problème de l'automobile en ville ?