

Fascicule n° 3 - Urbanisation

De Paris à son agglomération : Petite histoire de l'urbanisation XIXe-XXe siècle

PIREN-Seine - Prospective Urbaine

Travail réalisé dans le cadre du M2 Urbanisme et Aménagement
de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Etudiants

Eleonora BONINO

Jihoon LEE

Hélène MILET

Jérôme THIBAUT

Encadré par

Sabine BARLES

PIREN
Seine

UNIVERSITÉ PARIS 1
PANTHÉON SORBONNE

Atelier
Paris
PIREN-Seine

2016

Photo : flickr/Steve Hies Hill Legacy Collection

Fascicule n° 3 - Urbanisation

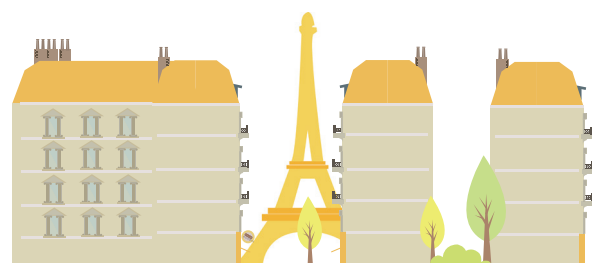
De Paris à son agglomération :
Petite histoire de l'urbanisation
XIXe-XXe siècle

PIREN-Seine - Prospective Urbaine

#3

SOMMAIRE

Introduction	1
I. Avant 1945 : L'agglomération parisienne, un développement sur le temps long, une myriade de formes urbaines	2
a. L' « Haussmannisation » de Paris : un programme de grands travaux qui marque profondément le tissu urbain	2
b. L'entre-deux-guerres : développement des périphéries résidentielles	7
II. 1945 – 1970 : Développement parisien après la Seconde guerre mondiale: le temps des grands projets	10
a. La crise du logement et ses réponses immédiates : les Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP)	10
b. Le SDAURP, un schéma global d'aménagement qui transforme l'agglomération parisienne	11
III. 1970 – 1990 : La reprise du développement pavillonnaire francilien	17
IV. L'agglomération parisienne demain ?	19
a. Evolution des pratiques d'aménagement et prise en compte l'artificialisation des sols	19
b. Une Île-de-France qui s'artificialise	19
Conclusion : L'eau dans la ville	22



Introduction

Paris, capitale séculaire de la France, a toujours été au cœur du développement du pays, marqué par une histoire centralisée. Aujourd'hui, son poids économique, politique, démographique, comme sa place dans l'échiquier des villes mondiales dominant largement le reste du pays. C'est à partir du XIXe siècle, marqué par les révolutions industrielles, que la ville connaît un développement exponentiel : la population totale de l'agglomération triple entre 1900 et 2000 (passant d'environ 4 à 12 millions d'habitants). En accueillant tous ces habitants, le centre ancien déborde sur ses faubourgs, s'étend sur ses périphéries au fil du développement de réseaux de transports en commun et axes routiers : Paris devient l'agglomération parisienne. Ce fascicule propose de revenir sur l'histoire du développement de l'agglomération parisienne et de ses formes urbaines, pour mieux comprendre la forme que prend la gestion urbaine contemporaine de l'eau en Île-de-France.

I. Avant 1945 : L'agglomération parisienne, un développement sur le temps long, une myriade de formes urbaines

Avant le Second Empire est les grands travaux débutés avec Napoléon III, Paris est un centre urbain ancien, extrêmement dense et encombré, où s'entremêlent activités productives diverses, commerces et logements. Le tissu urbain, à l'exception de quelques opérations menées çà et là, n'a que peu évolué depuis le Moyen-Âge ; la ville, insalubre, a souffert de ravageuses épidémies de choléra (1832, 1853, 1854, 1866, 1867).

Le centre de Paris ne peut contenir l'ensemble de la population croissante de la ville, qui commence à déborder sur ses faubourgs. Ces espaces en périphérie directe du centre urbain sont développés sans organisation d'ensemble au fil des opportunités foncières saisies par des petits opérateurs (lotisseurs privés), dans des communes périphériques telles que Belleville ou Levallois-Perret. Aussi, dès cette époque l'Ouest de Paris, sur la Plaine de Passy, accueille des opérations de nature différente, plus structurées et destinées à une clientèle plus aisée (Fourcaut, s. d.a). Ce développement non maîtrisé des faubourgs parisiens se poursuit jusque dans les années 1920 (voir Carte 1).

a. L'« Haussmannisation » de Paris : un programme de grands travaux qui marque profondément la forme urbaine

“ [...] Peut-on songer à attirer les étrangers à Paris pour leur montrer des quartiers infects, sans air et sans soleil ? D'ailleurs, on ne va que là où l'on se plaît ; il faut qu'on se plaise à Paris. Je ferai de vastes parcs bien aménagés, bien arrosés, bien percés, avec les bois embroussaillés et poussiéreux

de Boulogne et de Vincennes ; je sèmerai des squares à travers la ville, et je ferai un parterre des Champs Elysées. ”

(Adolphe Granier de Cassagnac, Souvenirs du Second Empire, II, cité par Fourcaut, s. d. a.)

Ces propos, attribués à Napoléon III par le député A. Granier de Cassagnac, résumant les grandes lignes du programme d'« embellissement » (selon le terme d'usage) qu'il lance pour Paris. Ce programme, inspiré directement des théories hygiénistes (qui connaissent un fort succès auprès des intellectuels et classes dirigeantes), vise avant tout à « percer » Paris, afin d'apporter au tissu urbain de l'air, de la lumière et, avec eux, de la salubrité. Pour mener à bien son projet, l'Empereur réunit une équipe d'éminents ingénieurs autour du Baron Haussmann, à la tête de l'équipe, avec notamment Jean-Charles Alphand pour l'aménagement des parcs, jardins, et d'arbres dans la ville, et Eugène Belgrand, polytechnicien et ingénieur des Ponts et Chaussées en charge de l'assainissement. Ce programme marque profondément le paysage de Paris *intra muros* que l'on connaît aujourd'hui : il prévoit la percée d'immenses avenues (présentées dans la Carte 1) associée à la construction de grandes places-carrefours (au premier titre desquelles compte la place de l'Etoile), la création de parcs *intra muros* et le développement des bois de Boulogne et Vincennes, la construction de monuments majeurs (Halles Baltard, Opéra Garnier, préfecture de police, achèvement du Louvre etc.), définit une forme architecturale contrainte (l'immeuble haussmannien). En sous-sol, le temps est au développement d'un réseau d'assainissement de très grande ampleur (Voir fascicule 4, « L'eau en tuyaux »). La lutte contre l'insalubrité de Paris se traduit aussi

par des actions radicales à l'encontre des rivières urbaines, en particulier de la Bièvre qui « concentre les rejets des riverains et ceux d'une multitude d'ateliers de teinture, de tannerie, de mégisserie, etc. si bien qu'elle est comparée à un « pôt de chambre de pourceau ». Elle dégage des odeurs épouvantables, surtout l'été [...] » (Luxereau, 2003 [119]). La seule solution envisagée pour lutter contre l'insalubrité du cours d'eau, identifié comme un foyer de maladies, est la couverture : la rivière est progressivement enterrée au cours du XIXe siècle, et son enfouissement est total en 1912.

“ Dès son entrée dans Paris, à la Poterne des Peupliers, les eaux basculent dans les égouts de la ville (le collecteur de la Bièvre en particulier) vers les stations d'épuration d'Achères et de Valenton. ”

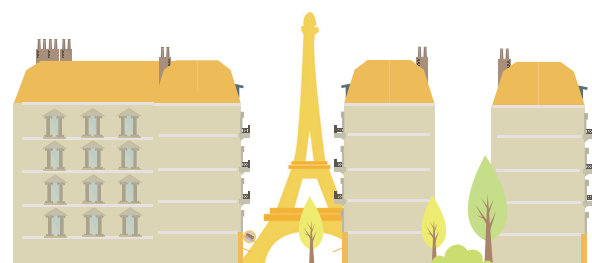
(Luxereau, 2003 [119])

Cet exemple est symptomatique de la façon dont est perçue l'eau à partir de cette époque : l'eau est mise au service de la ville, par des réseaux d'acheminement et d'assainissement, et cette mise au service se double d'un retrait de l'eau des surfaces urbaines. L'eau qui ne « sert » pas directement au bien-être urbain est cachée, reléguée au sous-sol (Voir Fascicule 4, « L'eau en tuyaux »).

En parallèle, le centre de Paris adopte la superficie qu'on lui connaît aujourd'hui : en 1860, à la suite de la loi sur « l'extension des limites de Paris » la ville annexe ses communes périphériques. Elle double ainsi sa superficie, passant de 12 à 20 arrondissements, et gagne 350 000 habitants. Ces nouveaux espaces parisiens accueillent jusque-là des activités industrielles, des logements peu aisés et des espaces agricoles : ils ne sont pas aussi densément peuplés que le vieux centre de Paris. Il va s'agir, pour les pouvoirs publics,

d'organiser l'urbanisation de ces espaces pour en faire des quartiers de Paris à part entière. La construction des nouveaux quartiers se fait selon les principes haussmanniens et post-haussmanniens, et s'organise autour de grands équipements (mairies, écoles, églises, squares...) et d'axes de transports nouveaux : la première ligne de métro, mise en route en 1900, traverse la ville d'Ouest en Est et vise à unifier anciens et nouveaux quartiers.

Ces travaux, lancés sous le Second Empire, se poursuivent jusqu'en 1914 (bien après la mort du Baron Haussmann en 1891) et concentrent les efforts et investissement de l'aménagement parisien pendant plus de quatre décennies. Le centre de Paris prend alors, globalement, la forme qu'on lui connaît aujourd'hui. Le réseau viaire est largement structuré autour d'avenues et de boulevards bordés d'immeubles standardisés où les flux de circulation sont clairement hiérarchisés, entre piétons et voitures (à cheval et petit à petit motorisées) (voir Photo 1). Néanmoins, en creux de ces grands travaux subsistent des formes urbaines anciennes, en particulier dans le quartier latin et le Marais (voir Photos 2 et 3).





Carte 1 : Opérations de voirie effectuées à Paris entre 1854 et 1871 (Alphand, 1889 [15])



Photo 1 : Le Boulevard Haussmann, non daté (http://marynale22.blogspot.fr/2014_10_01_archive.html)

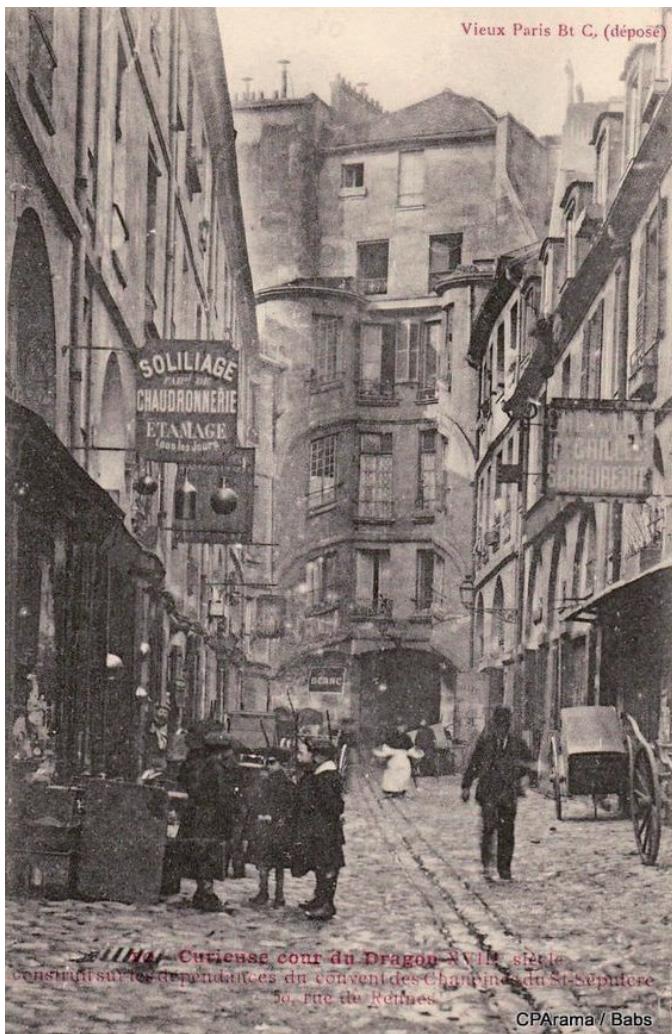


Photo 2 : La curieuse cour du Dragon, non daté

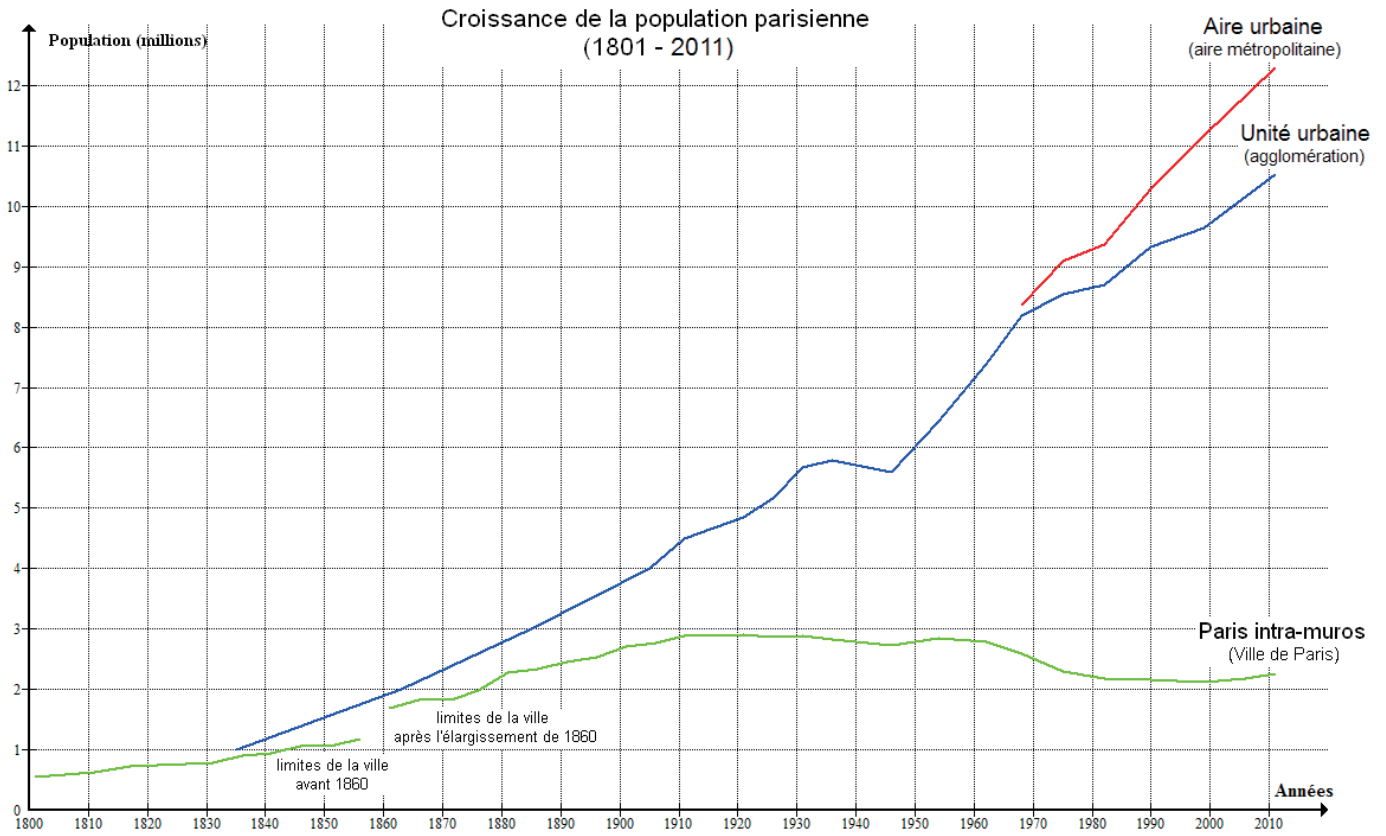


Photo 3 : la ruelle Sourdis, ouverte en 1626

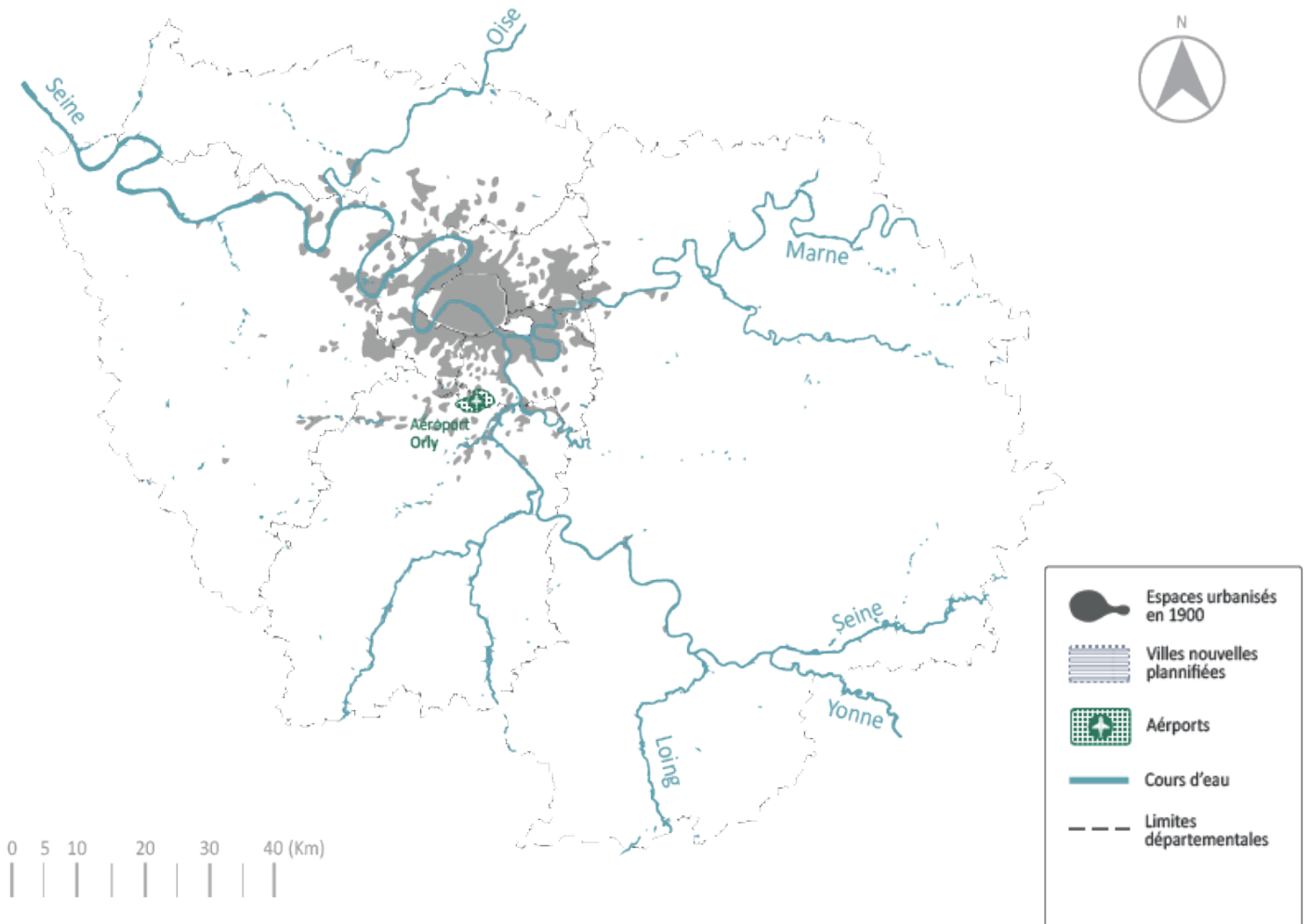
Les aménagements parisiens *intra muros* ne s'appliquent pas aux espaces de banlieue parisienne, qui commencent à se développer dès le milieu du XIXe siècle (Fourcaut, s. d.). Or, dès le début du XXe siècle ce sont ces espaces qui absorbent la majorité de l'augmentation démographique de la capitale : au début du XXe siècle, la population *intra muros* se stabilise pour longtemps à près de trois millions d'habitants et les espaces périphériques accueillent une population croissante (de 200 000 habitants en 1860 à 1,5 millions en 1910) (voir Graphique 1).

C'est en banlieue que se passent dès lors les principaux mouvements en termes d'urbanisation. Loin d'être homogènes, ils se construisent en lien direct avec le développement de la capitale. En effet, ils

accueillent peu à peu des activités industrielles qui quittent le centre parisien, jugées trop nuisibles, ayant besoin de foncier bon marché ou de meilleurs accès aux voies d'eau. Le tissu industriel évolue fortement, les modes de production s'automatisent et les banlieues sont le lieu d'implantation de technologies nouvelles, qui marquent profondément leur histoire. Emergent en effet le complexe automobile florissant à Boulogne Billancourt (Renault), la Plaine Saint Denis, comme cœur de l'industrie lourde parisienne (chimie et métallurgie), Puteaux, comme centre de développement de l'aviation française. En parallèle, l'Ouest parisien s'affirme progressivement comme un lieu de villégiature et de loisir pour des populations bourgeoises et aisées. D'autres espaces de banlieue sont encore dédiés à la culture maraîchère, indispensable pour nourrir



Graphique 1 : Evolution démographique parisienne (A. Fourcaut, s.d.)



Carte 2 : Paris en 1905 (réalisation personnelle, source personnelle)

Paris. Ces espaces de banlieue sont reliés au centre parisien par diverses lignes ferroviaires, transportant marchandises et voyageurs.

La première guerre mondiale, éclatant en 1914, met un terme brutal aux aménagements de type haussmanniens et ouvre une autre phase d'urbanisation et d'aménagement franciliens.

b. L'entre-deux-guerres : développement des périphéries résidentielles

Le Paris de l'entre-deux-guerres connaît une croissance démographique importante (la ville gagne 500 000 habitants entre 1921 et 1936) à laquelle le stock de logements ne sait répondre. C'est dans un contexte de crise des logements que se développe deux phénomènes responsables d'une majeure partie de l'urbanisation de la capitale avant la Seconde Guerre Mondiale : le lotissement et les Habitats Bon Marché.

Les lotissements et l'émergence du problème des mal-lotis

Le principe du lotissement est le suivant : le propriétaire d'un grand terrain découpe son bien en petites parcelles, des « lots », qu'il vend telles qu'elles (soit sans assainissement, eau potable, voire raccordement à une voirie) à un ménage modeste pour qu'il y construise son pavillon familial. Des quartiers entiers se construisent ainsi, suivant la spéculation foncière et sans régulation publique. Si ce phénomène débute avant 1914 (3 000 ha sont lotis avant la guerre), il devient massif durant l'entre-deux-guerres : 16 000 hectares sont alors lotis, principalement avant la crise des années 1930 (Fourcaut, s.d.b.). Ce processus a une extension spatiale importante : il touche certes la proche banlieue, s'emparant de tout terrain disponible, mais s'étend largement au-delà du centre parisien. Annie Fourcaut dénombre ainsi

1 625 lotissements en Seine-et-Oise, 250 en Seine-et-Marne. Elle conclut d'ailleurs : « Les lotissements ont permis de loger la croissance démographique de la banlieue parisienne : 400 000 habitants à la fin des années 1920, 700 000 personnes à la fin de l'entre-deux-guerres. » (Fourcaut, s.d.b [2])

Si ce phénomène répond à la crise de logements que connaissent les habitants de la capitale, il ne propose pas pour autant une réponse optimale au problème. En effet, la puissance publique n'a aucun pouvoir face à un phénomène particulièrement rapide et massif, qui, de surcroît, advient sur des parcelles privées. Or, pris dans une logique de rentabilité du bien foncier, les lotisseurs négligent l'aménagement d'espaces publics ou d'équipements divers. Les acquéreurs des terrains, modestes, habitent dès lors leurs terrains ou leurs pavillons en construction dans des conditions insalubres, loin de tout. Le scandale de leur situation catastrophique éclate dans la presse à la fin des années 1920 : ce sont les « mal-lotis », victimes symboliques de spéculateurs fonciers peu regardants. Le gouvernement français doit faire face à une situation qui s'empire et s'aggrave de jour en jour : c'est chose faite en 1928, avec les lois Sarrault et Loucheur. La première finance une grande partie des coûts d'aménagement des lots (voiries, réseaux divers) ; la seconde propose des financements aidés aux ménages, afin qu'ils puissent construire en dur leur pavillon sur leur terrain. La situation se stabilise rapidement grâce à ces mesures, et des quartiers pavillonnaires typiques de la région parisienne prennent alors forme (Photo 4).

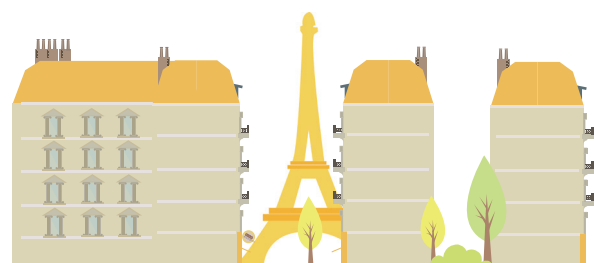




Photo 4 : Lotissements pavillonnaires des années 30 à Bondy (fin des années 1930) (Source : Fourcaut, s.d.b)

Le logement social : un développement important durant l'entre-deux-guerres

Le second type de réponse à la crise du logement de l'entre-deux-guerres vient directement des pouvoirs publics, via la constructions de logements sociaux, dits alors Habitat Bon Marché (HBM) en périphérie du centre de Paris. Notons ici que ce mouvement prend ses racines dès la fin du XIXe siècle, avec la création en 1889 de la Société Française de l'Habitat Bon marché, puis celle du Musée Social en 1895, institution promouvant le financement public de logements à bon marché pour les classes ouvrières et employées (A. Fourcaut, s. d.b). Un ensemble de lois (Siegfried, 1894, Strauss, 1906, Ribot, 1908 et Bonnevey, 1912) constitue un cadre législatif et institutionnel propice à la construction de logements sociaux. Si quelques réalisations ont lieu avant 1914 (La Ruche, à Saint Denis, la fondation Rothschild, dans le 12e arrondissement), c'est surtout après la première guerre mondiale qu'est construite la majorité des HBM franciliens, durant une

époque qu'Annie Fourcaut appelle « l'âge d'or du socialisme municipal » (Fourcaut, s. d.b, [2]). L'office public HBM (OPHBM) de la Seine, créé en 1915, est dirigé par Henri Sellier, maire de Suresnes engagé dans l'amélioration de l'habitat populaire par l'intervention publique. Il fait de sa commune « un laboratoire de l'action municipale » selon A. Fourcaut et y développe la première « banlieue-jardin », adaptation française des idées britanniques d'Ebenezer Howard, théoricien de la cité-jardin (Fourcaut, s. d.b).

Ces banlieues-jardins ont l'avantage non négligeable de faire l'objet d'une réelle planification : les offices HBM y prévoient la création de logements en nombre (souvent des petits immeubles collectifs, notamment au Pré-Saint-Gervais, ou à Suresnes), associés à une offre qu'équipements et de services publics adaptée (Photos 5 et 6). A Suresnes par exemple, la cité contient 2 500 habitations, associées à un centre médico-social, une école, un lieu de culte, un hôpital, un théâtre, des bains-douches, des commerces et restaurants. Les banlieues-jardins fleurissent

CLICHY-sur-SEINE – Maisons d'habitations à bon marché, rue Simonneau.
*Deux immeubles semblables construits par l'Office Public d'H. B. M.
en collaboration avec l'ASSEMBLEE MUNICIPALE de CLICHY - 1925-1929.*

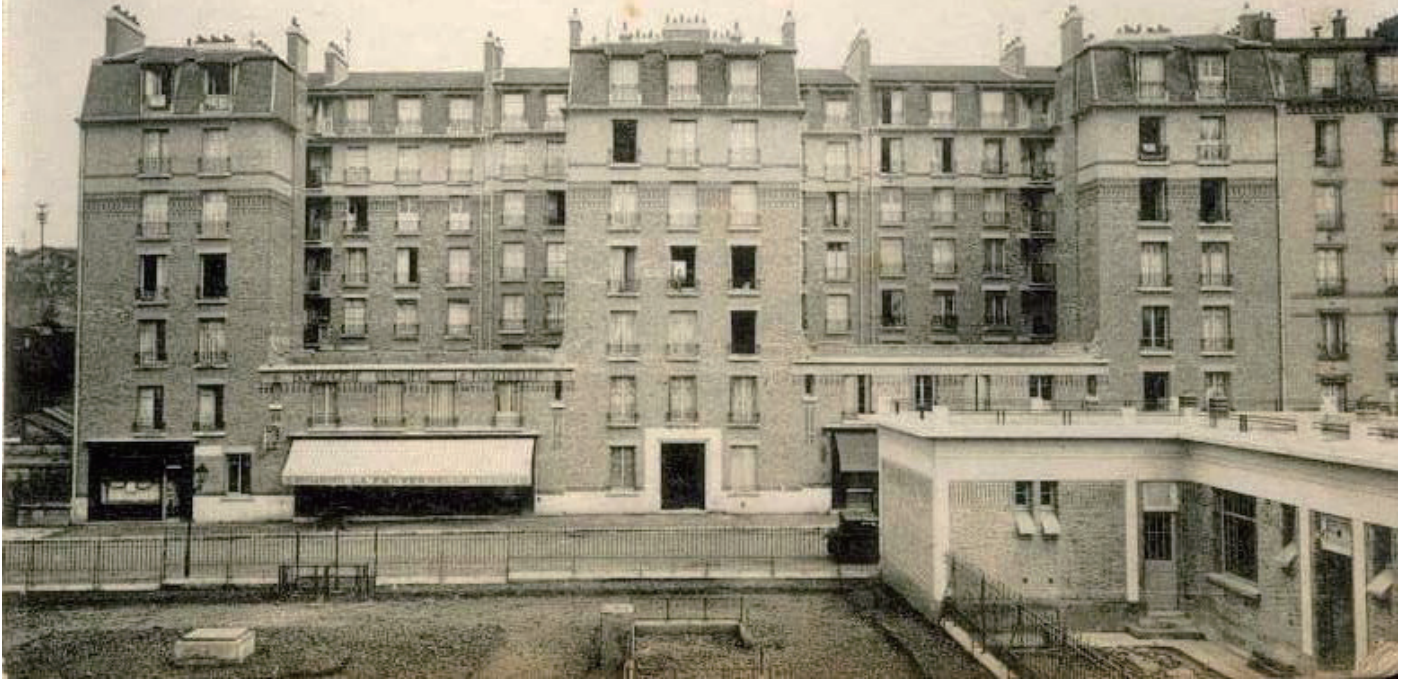


Photo 5 : HBM à Clichy-Sur-Seine, vers 1929 (Collection de Denis Colin)



CLICHY-sur-SEINE – Établissement de Bains-Douches Municipal, rue Simonneau.
*Muni du dernier confort. Un des plus remarquables de la région. 20 cabines hommes - 20 cabines femmes.
Réalisation du Conseil Municipal 1925-1929.*

Photo 6 : Bains-Douches à Clichy-Sur-Seine, vers 1929 (Collection de Denis Colin)

dans l'agglomération parisienne : une quinzaine est construite, représentant environ 30 000 logements. Arrive néanmoins la Seconde Guerre Mondiale, qui rebat les cartes et donne lieu à une nouvelle crise du logement.

II. 1945 – 1970 : Développement parisien après la Seconde guerre mondiale : le temps des grands projets

a. La crise du logement et ses réponses immédiates : les Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP)

À la fin de la Seconde Guerre Mondiale la France est exsangue et ruinée : l'ensemble du système économique du pays est détruit, le réseau de transport ferroviaire est inutilisable, 460 000 immeubles sont inhabitables, nombre de maisons individuelles ont été détruites par les affrontements. Le pays connaît une crise du logement très profonde. Cette crise est particulièrement violente à Paris pour deux raisons. Tout d'abord, la capitale connaît un boom démographique : l'agglomération gagne brutalement deux millions d'habitants entre 1945 et la fin des années 1960. Cette explosion démographique est liée à la fois au baby-boom et à une forte immigration de travailleurs étrangers (en particulier d'Afrique du Nord et de la péninsule ibérique), doublée de l'arrivée des rapatriés d'Algérie au début des années 1960. Cette population rencontre d'immenses difficultés à se loger et trouve des « solutions de fortune » : meublés, taudis, marchands de sommeil et bidonvilles (Fourcaut, s.d.c.).

En parallèle, le gel des loyers parisiens dans l'entre-deux-guerres a engendré un réel manque d'entretien du parc de logements anciens par leurs propriétaires : le parc existant est très dégradé, sous-équipé, surpeuplé et insalubre. Des bidonvilles, déjà ponctuels dès les années 1920 se développent sans commune mesure en périphérie parisienne : ils accueilleront

jusqu'à 40 000 personnes dans l'agglomération parisienne au début des années 1960 (Fourcaut, s. d.c.).

L'heure est grave et la situation, intenable, est médiatisée en 1954 par l'Abbé Pierre, dans un appel qui fait date. Cet appel vient accélérer un processus de réponse centralisée et volontariste à la crise du logement. Diverses procédures entrent en œuvre dès 1955, ayant toutes le même résultat, celui de la construction massive de logements sociaux collectifs. Ces constructions trouvent un cadre juridique formalisé en 1959 avec la création des Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP), espaces devant accueillir au moins 500 logements (cela ira jusqu'à 10 000 à Sarcelles) bénéficiant d'avantages juridiques et financiers. Une construction industrialisée et automatisée s'impose face aux objectifs quantitatifs énormes : la forme du grand ensemble, vaste ensemble de logements (en général sociaux) collectifs se diffuse partout, en périphérie des centres anciens et de nouvelles villes industrielles (voir Photo 7). Entre 1962 et 1975, 1,2 millions de logements en grands ensembles sont construits, à un rythme qui dépasse parfois les 100 000 logements annuels (Cottour, 2008) ; la région parisienne, où la demande est la plus forte, regroupe 43 % de ces constructions (Fourcaut, 2006).

Mais l'aménagement volontariste des Trente Glorieuses ne se limite pas à cette solution d'urgence : le pouvoir central met en œuvre des grands plans d'aménagement qui modifient le visage de l'agglomération parisienne.

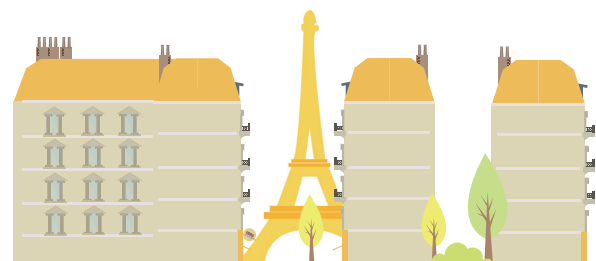




Photo 7 : Le chantier de construction des 4000 à La Courneuve (Archives municipales de la Courneuve, cité par (Fourcaut, 2012)

b. Le SDAURP, un schéma global d'aménagement qui transforme l'agglomération parisienne

« Delouvrier, mettez-moi un peu d'ordre dans tout ce bordel ! ». La verve du général De Gaulle a marqué l'histoire : c'est avec cette formule qu'il aurait confié à Paul Delouvrier la mission de créer le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne, ou SDAURP (Girard, 2002 [15]), document visant à organiser le développement de la région francilienne. La formule est symptomatique de la forme que va prendre l'urbanisation francilienne à partir des années 1960 : une action volontariste, menée à grands frais par le pouvoir central (Larroque, Margairaz, & Zembri, 2002).

Le SDAURP, rédigé en 1965, est le premier schéma directeur prospectif de la région francilienne. Prévoyant un développement

démographique très important (de 14 à 15 millions d'habitants en 2000 alors que la région francilienne n'accueillait que 8 millions de personnes à l'époque), il marque profondément l'aménagement francilien jusqu'à aujourd'hui. Il propose un développement structuré autour de la création de villes-nouvelles, dont les caractéristiques sont formulées ainsi (Fourcaut, s. d.d) :

“ « Seront-elles des cités-satellites, suivant une expression souvent employée ? Ce mot-image, emprunté à la cosmographie, est ambigu :

« - Appliqué aux fonctions des villes nouvelles, il contient une part de vérité : se situant au sein d'une vaste agglomération, et étant reliées à cette dernière par de puissants réseaux de transport, elles n'ont pas un besoin aussi impérieux qu'une ville

isolée de semblable importance d'assurer la totalité des fonctions urbaines, alors que leur situation ou leur taille ne leur permettraient qu'imparfaitement de les assurer.

« - Chacune n'a pas besoin de posséder un aéroport autre qu'un terrain spécialisé dans les liaisons d'affaires, ni une université complète, ni des hôpitaux spécialisés dans le traitement d'affections peu courantes. Regroupés en petit nombre à des nœuds de communication, bien reliés à l'ensemble de l'agglomération, de tels équipements pourront atteindre une qualité supérieure, sans devenir pour cela inaccessibles. De même, ces villes n'auront pas à procurer des emplois à tous leurs habitants et rien qu'à eux ; certains iront travailler autre part dans l'agglomération, cependant que viendront y travailler d'autres personnes habitant ailleurs.

« - Ensuite, il sera possible d'y implanter des équipements exceptionnels – grands musées d'art ou de techniques, par exemple – que quelques centaines de milliers d'habitants ne justifieraient pas, et qui ne pourront y être placés que du fait de l'insertion de ces villes dans une agglomération vingt fois plus peuplée.

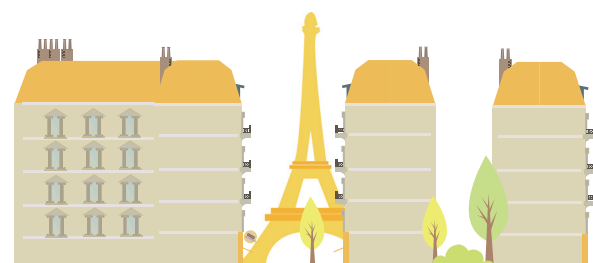
« - Enfin le cœur de Paris restera le centre de toute l'agglomération, de toute la région urbaine et certaines des fonctions que ce cœur exerce resteront uniques : même si les théâtres se multiplient dans toute l'agglomération, il n'y aura toujours qu'une seule Comédie française ; les préfectures vont passer de trois à huit en région de Paris, mais quand il faudra avoir recours aux administrations centrales, c'est toujours dans le cœur de Paris qu'on les trouvera.

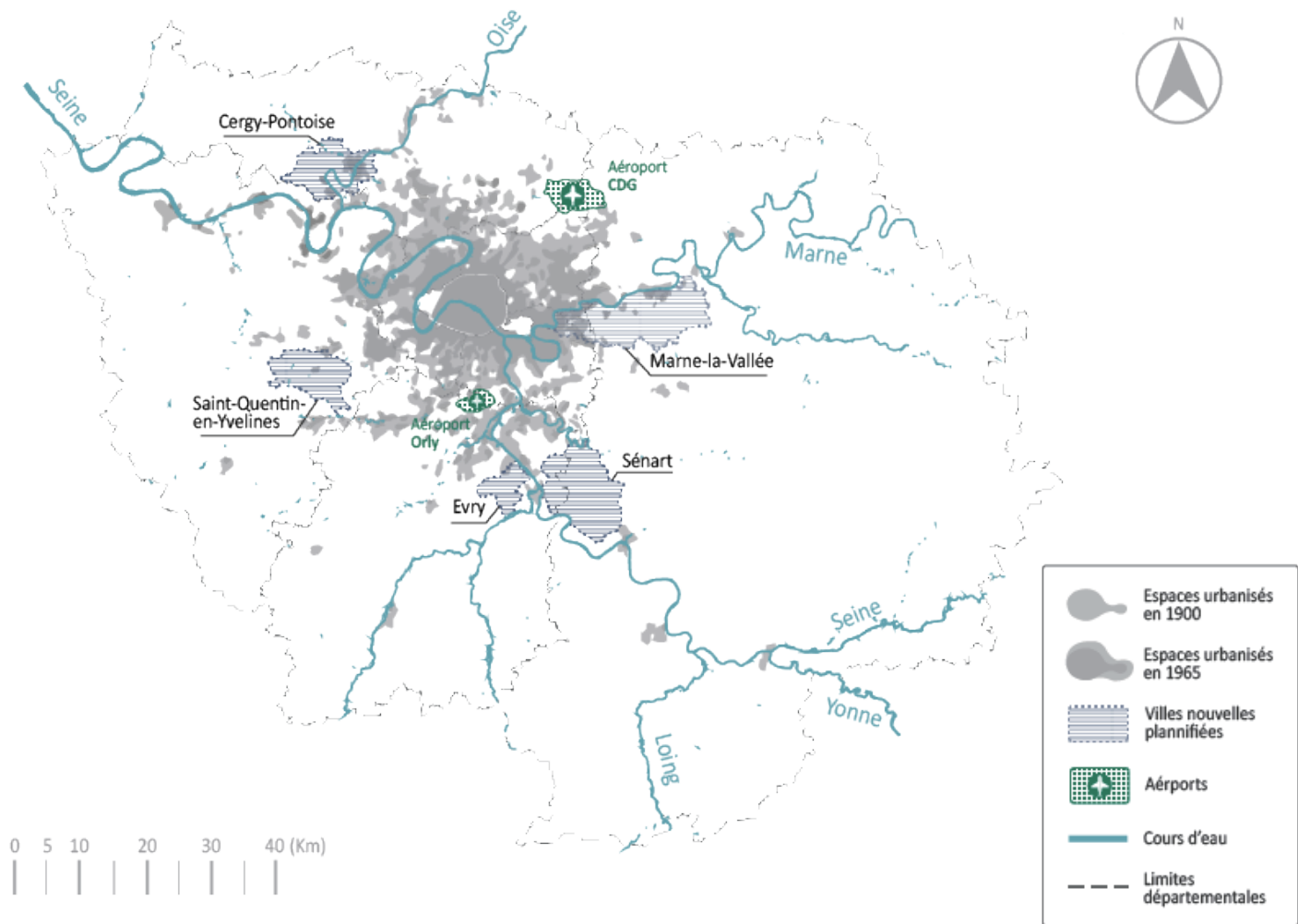
C'est pour tous ces motifs que les villes

nouvelles de la région urbaine de Paris ne seront pas complètement autonomes. ”

(SDAURP), 1965, [74-75] cité par (Fourcaut, s. d.c))

Cet extrait du document présente les principaux axes d'action du SDAURP : le document prévoit en effet un faisceau d'actions complémentaires et intriquées, alliant d'ambitieux opérations d'urbanisme, les villes nouvelles, à d'importants programmes de transports (création du Réseau Express Régional (RER), et construction de trois rocade autoroutières). Le développement des villes-nouvelles ne peut être possible sans le développement d'un réseau de transport efficace, permettant le croisement des flux de voyageurs, étudiants, travailleurs, habitants etc. dans des « nœuds de communication » adaptés à leur nombre. Il s'agit de créer des villes à partir du néant (ou presque, voir Carte 3) et d'investir dans des infrastructures de transport ferroviaire qui les relieront efficacement entre elles et à Paris. Ce plan, si ambitieux qu'il soit, a été en grande partie réalisé : il structure encore aujourd'hui le développement parisien.





Carte 3 : Après 1965, le temps des grands projets (Réalisation personnelle)

Construire des villes nouvelles : des opérations d'aménagement sans précédent

Cergy-Pontoise, Evry, Sénart, Marne-La-Vallée et Saint-Quentin-en-Yvelines sont sélectionnées pour accueillir ces pharaoniques projets (voir Carte 3). Espaces jusqu'alors ruraux et agricoles, ils présentent une situation périphérique de Paris (environ 30 km) et s'organisent en couronne autour du centre ancien de la métropole.

Chaque territoire concerné reçoit la création d'un EPA (Etablissement Public d'Aménagement), chargé de mener à bien le programme de la ville nouvelle. La première étape consiste à se rendre maître des terrains, en mettant en place des Zones d'Aménagement Différé (ZAD), et à acquérir le foncier par préemption ou expropriation (ce qui ne se fait pas sans accroc). Les premières constructions sont symboliques et concernent en premier lieu

les établissements et équipements publics et les réseaux : il s'agit de rompre à la fois avec le monofonctionnalisme et avec l'absence de planification. A Cergy-Pontoise, c'est ainsi la préfecture du Val d'Oise qui est un des premiers bâtiments à sortir de terre (Photo 8).

Les premiers habitants de Cergy arrivent en 1972, six ans après le début de travaux qui vont se poursuivre jusqu'au début des années 2000. La construction *ex nihilo* d'une ville requiert un effort d'aménagement intense : 60 000 lignes téléphoniques sont par exemple nécessaires pour rendre habitables les premiers quartiers de Cergy-Pontoise (Girard, 2002). L'ampleur des travaux d'aménagement permet l'émergence d'une forme de réflexion sur les pratiques d'urbanisation et est l'occasion d'expérimentations, en matière d'architecture tout d'abord : les villes nouvelles sont marquées par de forts gestes architecturaux, sensés leur donner une identité forte (voir Photos 8 et 9).



Photo 8 : La Préfecture du Val d'Oise (gauche) et le premier bâtiment de l'EPA (droite) en construction (vers 1970) (source : Archives départementales du Val d'Oise)

Expérimentations aussi sur le plan technique, notamment en matière d'assainissement, ce qui apparaît dans les études rétrospectives concernant les villes nouvelles menées au début des années 2000 (Programme interministériel Histoire et évaluation des villes nouvelles françaises, 2005) :

“ Les techniques d'assainissement pluvial par canalisations de gros calibres et enterrés, jusque-là utilisées en France, ont rapidement montré leur inadaptation. L'absence d'exutoire pour les eaux à collecter du fait de la forte urbanisation des vallées, en particulier à Saint-Quentin-en-Yvelines, et des crues fréquentes de la Marne, impliquait de retenir les eaux en amont et de réduire les débits de rejet. Par ailleurs, les coûts exorbitants de la solution « tout tuyau » en raison des surfaces à drainer et de la topographie locale [...] nécessitaient des investissements considérables à réaliser dans un court laps de temps, alors que l'urbanisation se développerait sur un temps, beaucoup plus long. ”

(Programme interministériel Histoire et évaluation des villes nouvelles françaises, 2005 [17])

Cet extrait d'un rapport interministériel rétrospectif sur les villes nouvelles laisse voir l'ampleur des aménagements réalisés sur ces espaces en quelques décennies : elle dépasse largement les modes d'aménagement habituels et pousse à faire évoluer un système qui, tel quel, n'est économiquement pas tenable (le Fascicule 4, « L'eau en Tuyaux », revient sur ces questions). L'ampleur des travaux nécessaire pour construire les villes nouvelles est donc le moteur d'un renouvellement des techniques de gestion de l'eau : « L'alternative consiste donc à renverser la perspective : réduire l'imperméabilisation pour favoriser l'infiltration



Photo 9 : Les Arcades du Lac, de Ricardo Boffil (Saint-Quentin-En-Yvelines) (Source : Emma Bierens, 2016)

et, surtout, stocker l'eau à l'amont afin d'en différer l'écoulement dans le réseau de façon à en réduire le débit, et par conséquent le diamètre des canalisations (ou la section des écoulements à ciel ouvert). » (Barles, 2012) Cette solution, bien que « peu prisée en France », s'impose à l'aménagement des villes nouvelles, et est un point d'accroche de sa diffusion dans le pays.

En parallèle, la population de Paris chute : la ville perd 500 000 habitants, soit 19 % de sa population, entre 1962 et 1975 (Cottour, 2008), cette évolution se poursuit jusqu'au début des années 1980 (voir Graphique 1). Paris évolue : les emprises industrielles *intra muros* baissent de 25 % et les surfaces de bureaux privés passe de 25 à 30 millions de m² (Cottour, 2008). L'espace *intra muros* se tertiarise, notamment à coup de grands projets d'aménagement ponctuels dans les arrondissements périphériques (Front de

Seine (XVe), Place d'Italie, Tolbiac et Porte de Choisy dans le XIIIe entre autres).

Structurer l'agglomération : le développement des axes de transport et leurs conséquences spatiales

La construction des villes nouvelles ne va pas sans le développement de réseaux de communication ambitieux, qui permettent les échanges de flux divers entre les différents pôles et la ville centre. Ces réseaux de communication prennent deux formes distinctes : l'autoroutier, avec le développement de vastes infrastructures en étoile autour de Paris, et le ferroviaire, avec la création du Réseau Express Régional (RER). Notons dès maintenant que ces infrastructures de transport sont en grande majorité construites en fond de vallées fluviales, par facilité (topographie).

1 Après la fin de la guerre, dans un contexte de croissance économique très forte et de bas prix du carburant, l'automobile apparaît comme un moyen de transport moderne et particulièrement efficace. Son développement réclame des infrastructures adaptées : l'époque est à la construction massive d'autoroutes. Notons que ce mouvement débute dès l'entre-deux-guerres, avec le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne, ou PARP, mené par Henri Prost, qui prévoit pour Paris la construction un maillage autoroutier important. Ce plan propose la construction de cinq grandes autoroutes, partant de Paris, et d'une rocade de grande ceinture, future Francilienne. Ces autoroutes doivent permettre « de gagner toutes les plages de la Manche, de Bretagne et de l'Océan sans croisement dans la région parisienne » (Cottour, 2008 [51]). Dès lors débutent les travaux des premières autoroutes françaises : les chantiers se poursuivent longtemps après guerre et absorbent une grande part des dépenses en équipement du gouvernement. Ainsi le tronçon parisien de l'A13 (autoroute de Normandie),

première voie autoroutière française, est ouvert dès 1946, l'A12 (autoroute de Bretagne) est mise en service en 1950, l'A1 (Autoroute du Nord, reliant le Bourget et en direction de Lille) ouvre en 1954, l'A6 (Autoroute du Sud) en 1960 et l'A4 (Autoroute de l'Est), mise en service en 1974 et 75. Ce réseau initial sera complété au cours du temps par d'autres voies reliant Paris, si bien que, si en 1960 la France ne possède que 160 km d'autoroutes, principalement situés autour de Paris, elle en compte dix fois plus en 1971, et 11 500 km aujourd'hui. Les travaux et les infrastructures autoroutières transforment profondément le paysage des espaces qu'ils traversent et provoquent de véritables coupures sur les territoires (voir Photo 10).

2 Le réseau ferroviaire n'est pas chose neuve en Île-de-France : dès le XIXe siècle l'agglomération est structurée par un réseau ferroviaire à desserte nationale et locale. La Petite Ceinture, voie ferrée construite à partir de 1854, assure un service de transport de marchandises dans un premier temps, et principalement de voyageurs plus tard. Mais ce réseau ferroviaire, peu réticulaire et parfois peu entretenu, ne répond pas aux besoins de l'agglomération nouvelle. Le projet d'un nouveau réseau ferré à l'échelle de l'agglomération fait son chemin, déjà envisagée dans le PARP (1934). Il faut néanmoins attendre 1963 pour qu'un premier tronçon du Réseau Express Régional, ou RER, soit construit, avec un morceau de la ligne Est-Ouest (reliant La Défense à Auber). C'est le début d'un grand programme d'équipement de la région, qui a cours jusqu'à la fin du XXe siècle. Le SDAURP, en 1965, prévoit la création de deux transversales Nord-Sud pour relier les futures villes nouvelles. Les lignes C et D sont planifiées, et construites à partir des années 1980 (Cottour, 2008). En parallèle, le réseau de métro gagne de nouveaux prolongements *extra muros* entre 1975 et 1985 (les premiers sont construits avant les années 1960).

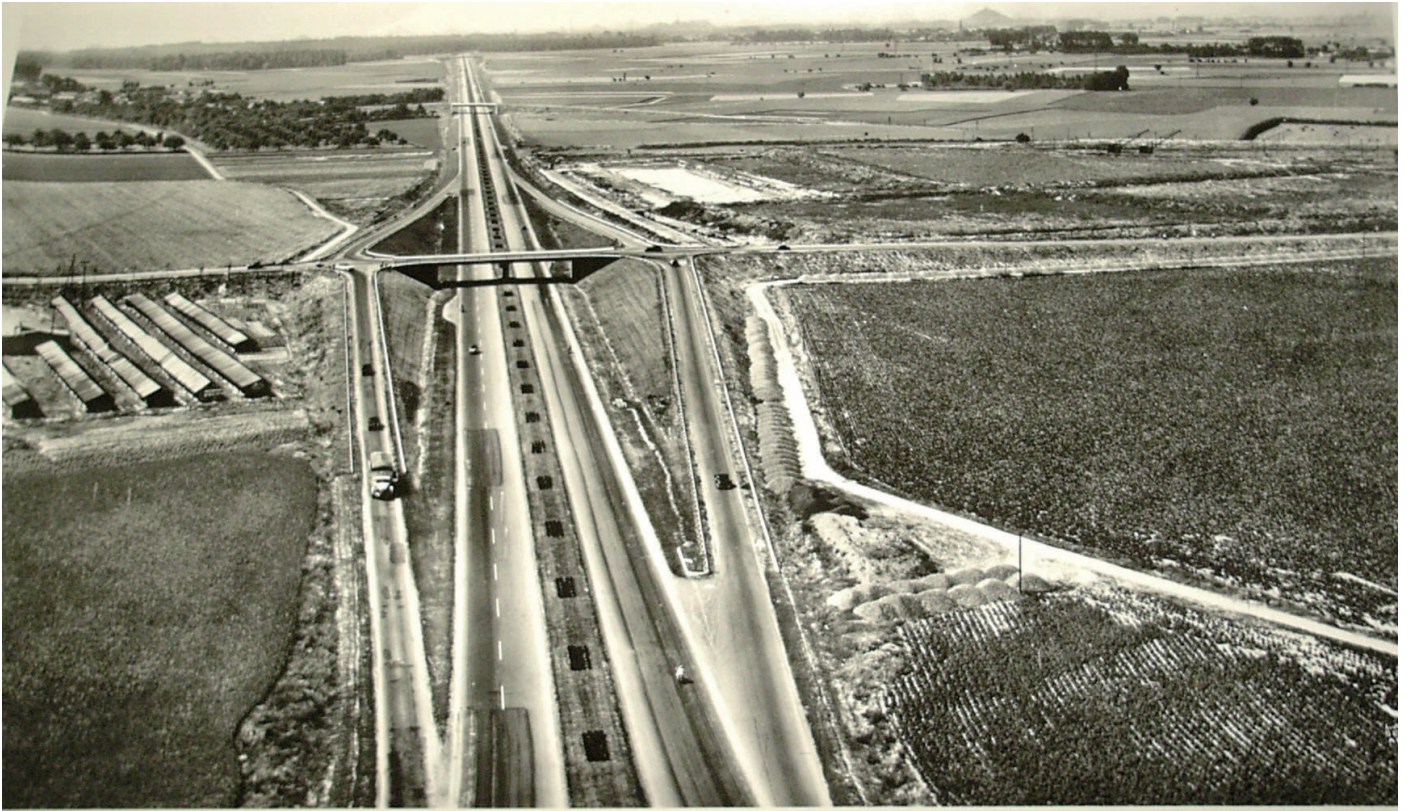


Photo 10 : Construction de l'autoroute A12 en 1939 (Source : Musée municipal de Saint Cloud)

Notons enfin que le développement de grands projets volontaristes ne se limite pas à l'époque aux villes nouvelles et aux axes de transport ferroviaires et autoroutiers. En effet, c'est aussi dès les années 1960 que débutent les constructions de La Défense et de l'aéroport Charles-De-Gaulle.

III. 1970 – 1990 : La reprise du développement pavillonnaire francilien

Dès la fin des années 1960 la métropole connaît une explosion de l'habitat pavillonnaire, à la fois encouragée par la puissance publique et répondant aux aspirations de nombreux ménages franciliens, pour lesquels le passage en grands ensembles n'est qu'une étape dans le parcours résidentiel. En 1966 est ouvert à Saint-Michel-Sur-Orge un « Villagexpo », initiative publique visant à promouvoir auprès des particuliers l'achat d'une maison individuelle (Photo 11).

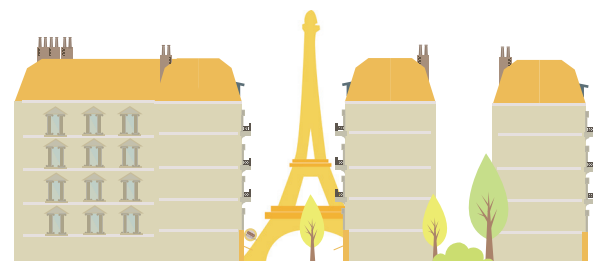
L'initiative connaît un fort succès, préfigurant le développement pavillonnaire que connaît la région par la suite :

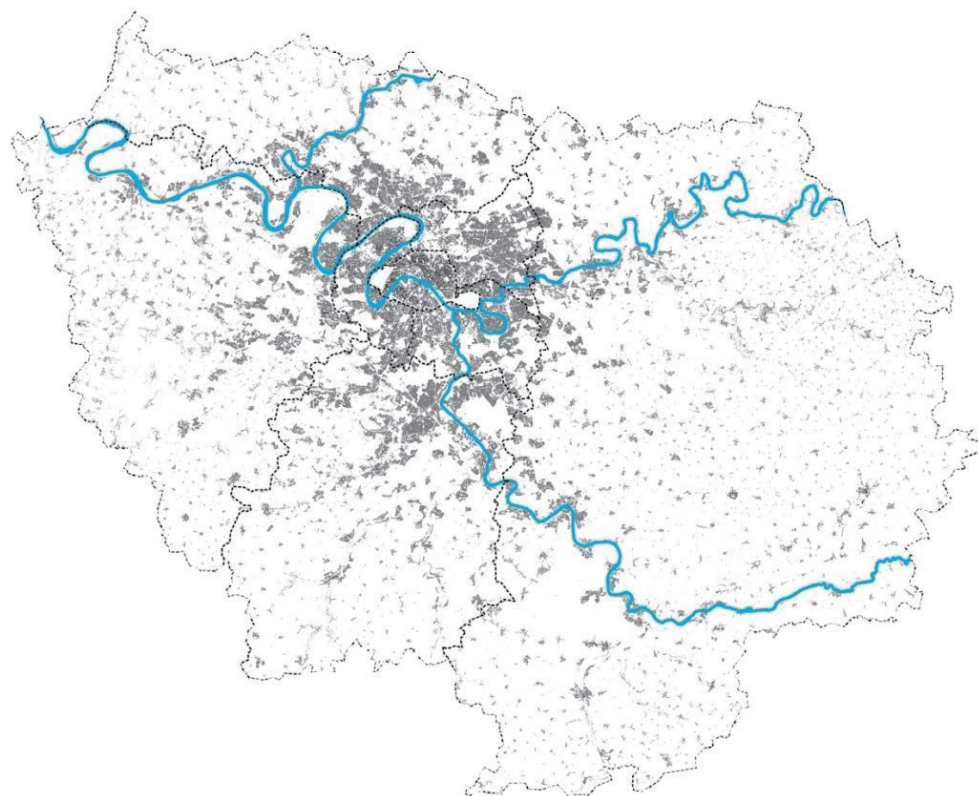
“ À la fin des années 60, après deux décennies de production massive de grands ensembles d'habitat collectif, l'Île-de-France a été à la pointe du mouvement de reprise de la construction pavillonnaire. Trente ans plus tard, plus d'un ménage francilien sur quatre réside dans un pavillon et la moitié du parc de maisons individuelles date d'après 1968. La vague de construction pavillonnaire qui déferle sur l'Île-de-France dans les années 70 et 80 est le reflet d'un renversement des modèles d'habiter qui a affecté l'ensemble du territoire métropolitain. À l'orée du XXI^e siècle, plus de la moitié des ménages résidant en France métropolitaine habitent une maison individuelle dont plus de quatre sur cinq sont propriétaires.

« Durant deux décennies, de 1976 à 1996, les mises en chantier de maisons individuelles ont toujours dépassé celles des logements en immeubles collectifs. De 1978 à 1987, les pavillons ont représenté près des deux tiers des logements construits en France. La production de maisons individuelles a souffert plus tard, et moins brutalement, du ralentissement de la conjoncture. Alors que le volume des logements neufs diminuait de 20 % entre 1982 et 1989 par rapport à la période allant de 1975 à 1981, le recul a été deux fois moins important pour les pavillons. Largement touché par l'effondrement de la construction au début des années 90, le marché de la maison individuelle a connu une vive reprise avec l'apparition des prêts à taux zéro. Les pavillons construits depuis 1968 représentent désormais, en France, près de la moitié du parc de maisons individuelles offert aux ménages. »

(Berger, 2004 [176])

Ainsi la croissance périurbaine francilienne connaît un pic précoce par rapport aux autres régions françaises, particulièrement entre 1968 et 1975, période au cours de laquelle la population des couronnes périurbaines franciliennes croît de 3,7 % par an (Baccaïni & Sénécourbe, 2009). Ce fort développement des espaces périurbains se structure à partir de petits pôles urbains anciens, et engendre un fort mitage de l'espace (voir Carte 4). L'urbanisation francilienne présente alors trois tendances complémentaires : les villes-nouvelles se développent en couronne autour de Paris ; le centre de l'agglomération connaît un développement dit en « tache d'huile » ; des axes périphériques suivant les vallées fluviales et des lignes de RER s'urbanisent, formant un développement dit en « doigts de gants ».





Légende

- Limites départementales
- Cours d'eau navigable et canaux
- Tissu urbain dense
- Tissu urbain individuel

0 10 20 30 40 50 km

Carte 4 : Urbanisation en 2013 (Réalisation personnelle, source : SDRIF)

IV. L'agglomération parisienne demain ?

a. Evolution des pratiques d'aménagement et prise en compte l'artificialisation des sols

Avec la décentralisation (lois de 1982-1983), la baisse des fonds publics et l'évolution de la gouvernance francilienne, l'heure n'est plus aux grands projets volontaristes menés par l'Etat seul. Les pratiques d'urbanisme tendent à évoluer et à se détacher de la forme du plan, caractéristique de l'aménagement volontariste, au projet, qui cherche à inclure l'ensemble des acteurs des territoires et s'inscrit dans le temps long, qui laisse la possibilité au projet d'évoluer (voir Fascicule 1 « La Prospective Urbaine au PIREN-Seine : Pourquoi, Comment ? »). En ville, les projets urbains se font souvent sous la forme des ZAC, ou des « Zones d'Aménagement

Concerté » :

“ [La ZAC] constitue un outil d'urbanisme opérationnel à la disposition d'une collectivité publique ou d'un établissement public, qui décide d'intervenir dans un périmètre donné pour réaliser ou faire réaliser un aménagement ou un équipement de terrains en vue de les céder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés. ”

(DRIEA Île-de-France, 2014 [4])

b. Une Île-de-France qui s'artificialise

L'intense développement périurbain ainsi que les grands projets d'aménagement évoqués plus haut engendrent une artificialisation croissante des sols. Pour reprendre la définition

du Ministère de l'Agriculture, la catégorie de « sol artificialisé » regroupe « l'ensemble des sols bâtis ou revêtus et stabilisés » ainsi que « les chantiers, terrains vagues et espaces verts artificiels ». L'Île-de-France, riche de terres agricoles fertiles, est le lieu d'une consommation importante des terres agricoles :

“ « En 2013, les espaces ouverts, regroupant l'ensemble des espaces non imperméabilisés (agricoles, forestiers, naturels, espaces verts urbains, eau), représentaient 80 % du territoire régional contre 84 % en 1982 et les surfaces urbanisées 20 % contre 24 % en 1982.

« En 2013, 51 % du territoire régional est ainsi constitué d'espaces agricoles, 23 % de forêts, 2 % d'espaces naturels, 3 % d'espaces verts urbains et 1 % d'espace en eau.

« Depuis 1982, l'augmentation des surfaces urbanisées (+ 4 points) s'est réalisée essentiellement au détriment des surfaces agricoles (- 4 points).

« Les espaces boisés sont restés stables (23 %) tout comme les espaces naturels (2 %). Les surfaces en espaces verts urbains ont augmenté pour accompagner l'urbanisation du territoire francilien (+ 1 point), même si c'est de manière insuffisante (cf. les communes carencées en espaces verts urbains publics ou de proximité). ”

(Chambre régionale des Comptes Île-de-France, 2009 [23])

L'artificialisation des sols est corrélative de l'étalement urbain, caractérisé par une forte consommation d'espace dû à des formes urbaines peu denses. Précisons ici qu'en Île-de-France, l'évolution de l'artificialisation

des sols (entre 2000 et 2006 sur la carte 5) concerne très peu Paris et la petite couronne, espaces déjà très urbanisés au début du XIXe siècle ; en revanche la grande couronne est particulièrement concernée par le phénomène.

En parallèle, l'artificialisation (non-maîtrisée) des sols et la consommation du foncier au détriment des espaces ruraux et agricoles sont pointées du doigt par les universitaires et professionnels :

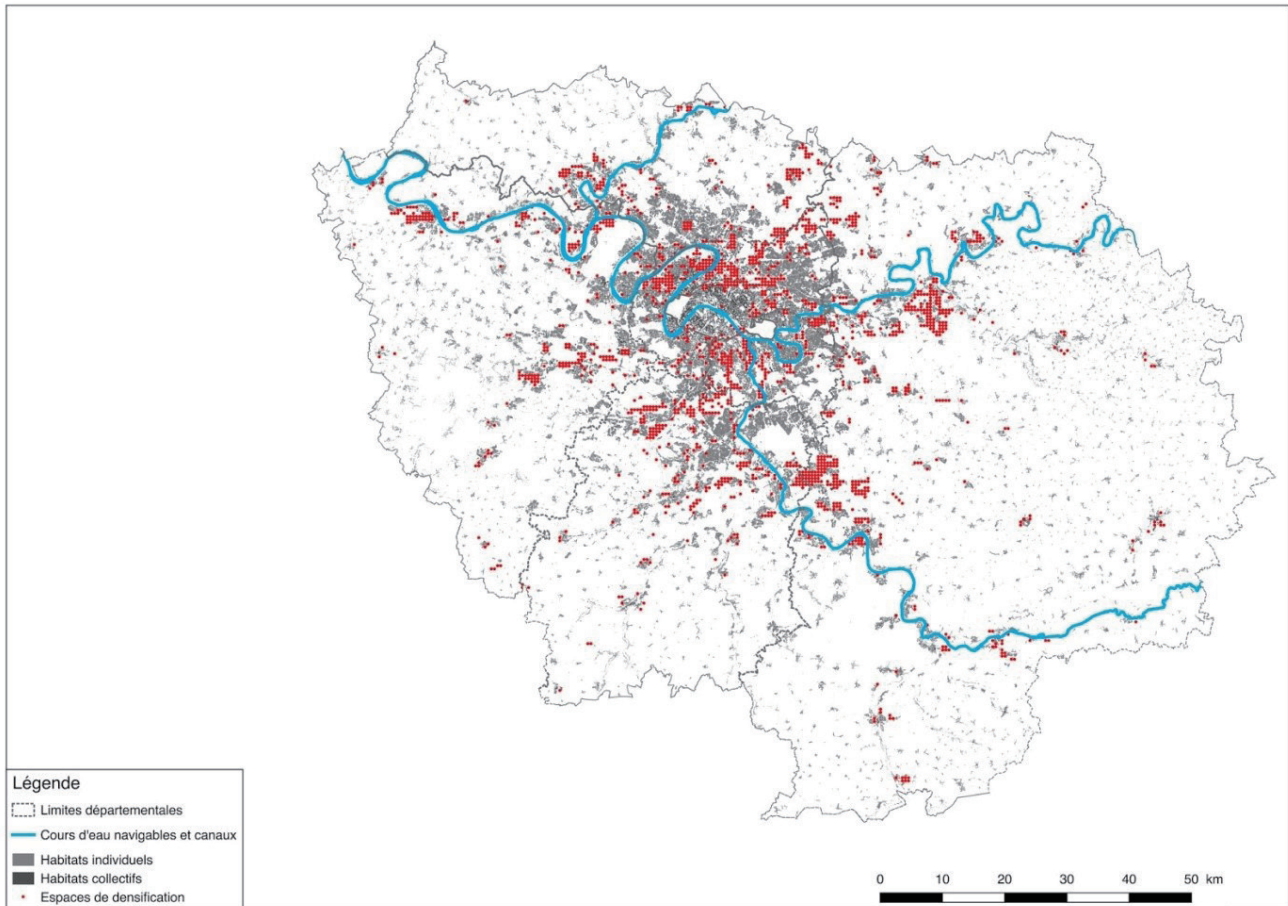
“ Le processus d'étalement des villes est [...] identifié depuis plusieurs années comme un phénomène néfaste pour les agglomérations françaises : aucune administration, aucun urbaniste ni aucun géographe ne s'en fait l'avocat. ”

(Antoni, 2010 [164])

Face à un phénomène difficile à appréhender à cause de son polymorphisme et de sa rapidité, l'agglomération parisienne cherche à maîtriser son développement et son urbanisation en se dotant de Schémas Directeurs (1995, 2008, révisé en 2013). Ces documents sont normatifs et opposables au tiers : ils constituent de véritables outils de planification urbaine à l'échelle de la région. Le dernier en date, le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013, affiche des objectifs clairs en matières de consommation d'espace :

“ L'impérieuse et double nécessité de construire massivement des logements et de limiter drastiquement la consommation d'espace suppose de mettre fin à la logique extensive de l'aménagement et d'organiser une densification de qualité. Il s'agit d'accueillir l'essentiel de la croissance urbaine dans les territoires déjà constitués, notamment ceux bien desservis [...] ”

(Région Île-de-France, 2013 [13])



Carte 6 : Objectifs de densification du SDRIF (Réalisation personnelle, Source : SDRIF, 2013)

Pour répondre à ces objectifs de densification, le SDRIF détermine des « espaces de densification », en général corrélés à une présence actuelle ou future de transports en commun (voir Carte 6).

Conclusion : L'eau dans la ville

Le développement constant et polymorphe de l'agglomération parisienne a fortement influencé l'hydrographie de l'Île-de-France. A tout espace urbanisé correspond en creux une gestion spécifique de l'eau : il s'agit avant tout d'acheminer de l'eau potable aux habitants et activités et d'assainir leurs eaux usées. Cette vision utilitaire de l'eau va de pair avec une gestion techniciste de l'eau : canalisée, mise en tuyaux, l'eau est (ou semble) « maîtrisée ». C'est tout l'objet du Fascicule 4, « L'eau en tuyaux », d'analyser cette gestion techniciste de l'eau. Il s'agit en conclusion d'insister sur un point : cette gestion de l'eau techniciste est une gestion effective de l'eau, qui se fait au fil des projets d'aménagement. L'eau est mise au service de la ville. L'eau en quelque sorte « subit » l'urbanisation : ce ne sont pas les acteurs de l'eau qui ont du pouvoir dans les aménagements qui modifient l'hydrographie et le cycle de l'eau, mais bien les pouvoirs publics, aménageurs, particuliers qui construisent et pour lesquels l'eau n'est en général pas – encore du moins – une priorité.

Cette gestion techniciste, si elle apporte un confort urbain certain, n'est pas solution à tous les problèmes : sa pertinence, dans un contexte de changement climatique et de crise économique, tend à être questionnée (voir le Fascicule 6 « Faire face aux événements climatiques extrêmes » et le Fascicule 4 « L'eau en Tuyaux »).

Ressources bibliographiques

Alphand, A. (1889). Les Travaux de Paris 1789 - 1889. Paris: Editions Nationales.

Antoni, J.-P. (2010). L'étalement urbain. In La France en villes (Ellipses, pp. 164–176).

Baccaïni, B., & Sénécurbe, F. (2009). La croissance périurbaine depuis 45 ans, extension et densification (Insee Première No. 1240) (p. 4). Insee, pôle analyse territoriale.

Barles, S. (2012). Une avant-garde en matière d'écologie urbaine. In C. Orillard & A. Picon, De la ville nouvelle à la ville durable : Marne-La-Vallée (Parenthèses, pp. 2015–221). Marseille.

Berger, M. (2004). Les périurbains de Paris : de la ville dense à la métropole éclatée ? CNRS Editions.

Chambre régionale des Comptes Île-de-France. (2009). Région Île-de-France : Politique régionale des espaces verts, forêts et promenades et relations avec l'agence des espaces verts (Exercices 2009 et suivants : Observations définitives) (p. 131).

Cottour, C. (2008). Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région. Direction Régionale de l'Équipement de l'Île de France. Retrieved from http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Chapitre4_de_Breve_histoire_de_aménagement_de_Paris_DREIF_Auteur_Claude_Cottour_cle05a227.pdf

DRIEA Île-de-France. (2014). Atlas des ZAC à Paris (No. Edition 2014).

Fourcaut, A. (s. d. a). Leçon 1 : Haussmannisation et annexion, La modernisation de la capitale et la naissance de la banlieue - du milieu du XIX siècle à la première guerre mondiale. Université

Ouverte des Humanités (UOH). Retrieved from http://e-cours.univ-paris1.fr/modules/uoh/paris-banlieues/u1/co/web_1.html

Fourcaut, A. (s. d. b). Leçon 3 : La question du logement populaire, lotissements pavillonnaires et logement social dans l'Entre-deux-guerres. Université Ouverte des Humanités (UOH). Retrieved from <http://e-cours.univ-paris1.fr/modules/uoh/paris-banlieues/u3/co/web.html>

Fourcaut, A. (s. d. c). Leçon 5 : La solution des grands ensembles. Université Ouverte des Humanités (UOH). Retrieved from e-cours.univ-paris1.fr/modules/uoh/paris-banlieues/u5

Fourcaut, A. (s. d. d). Leçon 6 : Les territoires de l'immigration au XXe siècle. Université Ouverte des Humanités (UOH).

Fourcaut, A. (s. d. d). Leçon 7 : Le grand chambardement, Aménagement régional, villes nouvelles et nouveaux départements (1965 - 1980). Université Ouverte des Humanités (UOH). Retrieved from <http://e-cours.univ-paris1.fr/modules/uoh/paris-banlieues/u7/co/3-3.html>

Fourcaut, A. (2006). Qu'elle était belle, la banlieue... L'Histoire, (315), 1–11.

Fourcaut, A. (2012). La construction des grands ensembles : reconquérir Paris et régénérer la banlieue. In Agrandir Paris (1860 - 1970) (p. 440). Paris: Publications de la Sorbonne.

Girard, V. (2002). C'était la ville nouvelle : Récit de la fondation de Cergy-Pontoise (Somogy éditions d'art). EPA Cergy-Pontoise.

Larroque, D., Margairaz, M., & Zembri, P. (2002). Paris et ses transports XIXe - XXe (Editions recherches).

Luxereau, A. (2003). Faire renaître la Bièvre

pour rendre la ville “désirable.” Communications, 74(1), 117–137.

Programme interministériel Histoire et évaluation des villes nouvelles françaises. (2005). Quels apports des villes nouvelles dans les pratiques professionnelles de l'aménagement aujourd'hui ? (Acte de la journée d'étude du 13 avril 2005) (p. 96).

Région Île-de-France. (2013). Île de France 2030 : Synthèse (SDRIF No. Fascicule N°6) (p. 24).

