

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 40 (1960)
Heft: 4-5: Aménagement du territoire travaux publics

Artikel: Le plan d'aménagement de la région parisienne
Autor: Muller, Guy
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887518>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LE PLAN D'AMÉNAGE



MENT DE LA RÉGION PARISIENNE



GUY MULLER

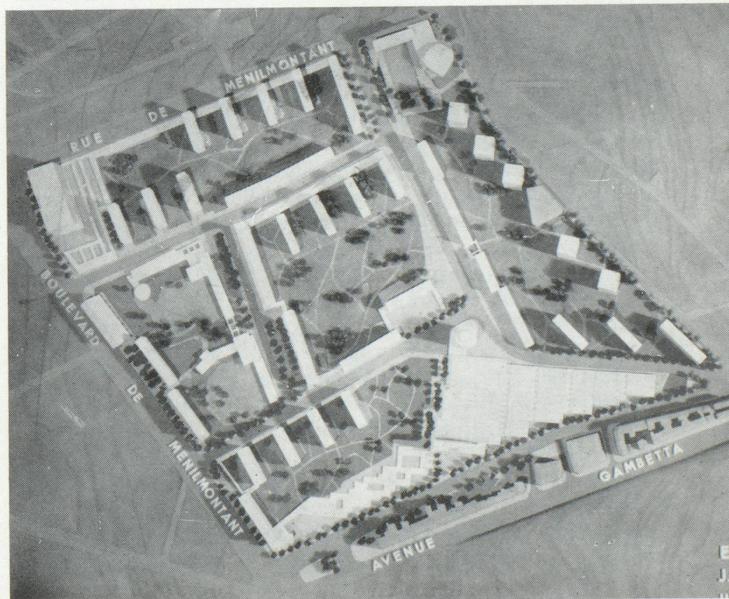
par Guy Muller
Rédacteur au journal «Le Monde»

Une région déséquilibrée

La région parisienne, tout le monde s'accorde à le reconnaître, est devenue un monstre. Si sa croissance se poursuivait au même rythme qu'aujourd'hui, la paralysie finirait par avoir raison d'un système qui n'a pas de commune mesure avec les besoins et la vie des habitants de cette région. Souvent mal équipée, surpeuplée ici, dépeuplée là, siège de toutes les activités nationales importantes, la région parisienne est un cœur hypertrophié au milieu d'un corps dévitalisé. La décentralisation doit résoudre une partie du problème en rendant la vie à la province tout en dégageant la capitale. Mais il importe aussi, en fonction de cette décentralisation même, d'aménager cette zone afin de faire face aux besoins de la population qui y demeurera. C'est à ce souci que répond le plan d'aménagement de la région parisienne qui vient d'être établi par le Commissariat à la Construction et à l'Urbanisme pour la région parisienne que dirige M. Diebolt. Examiné successivement par les Conseils généraux des départements intéressés, ce plan a été approuvé par le Gouvernement. Engageant l'avenir pour dix ou quinze ans, il se limite à fixer certains principes qui seront précisés par des études complémentaires. Un cadre assez vague pour ne pas gêner les réalisations est ainsi placé, des plans d'urbanisme intercommunaux viendront s'y inscrire entre 1960 et 1961.

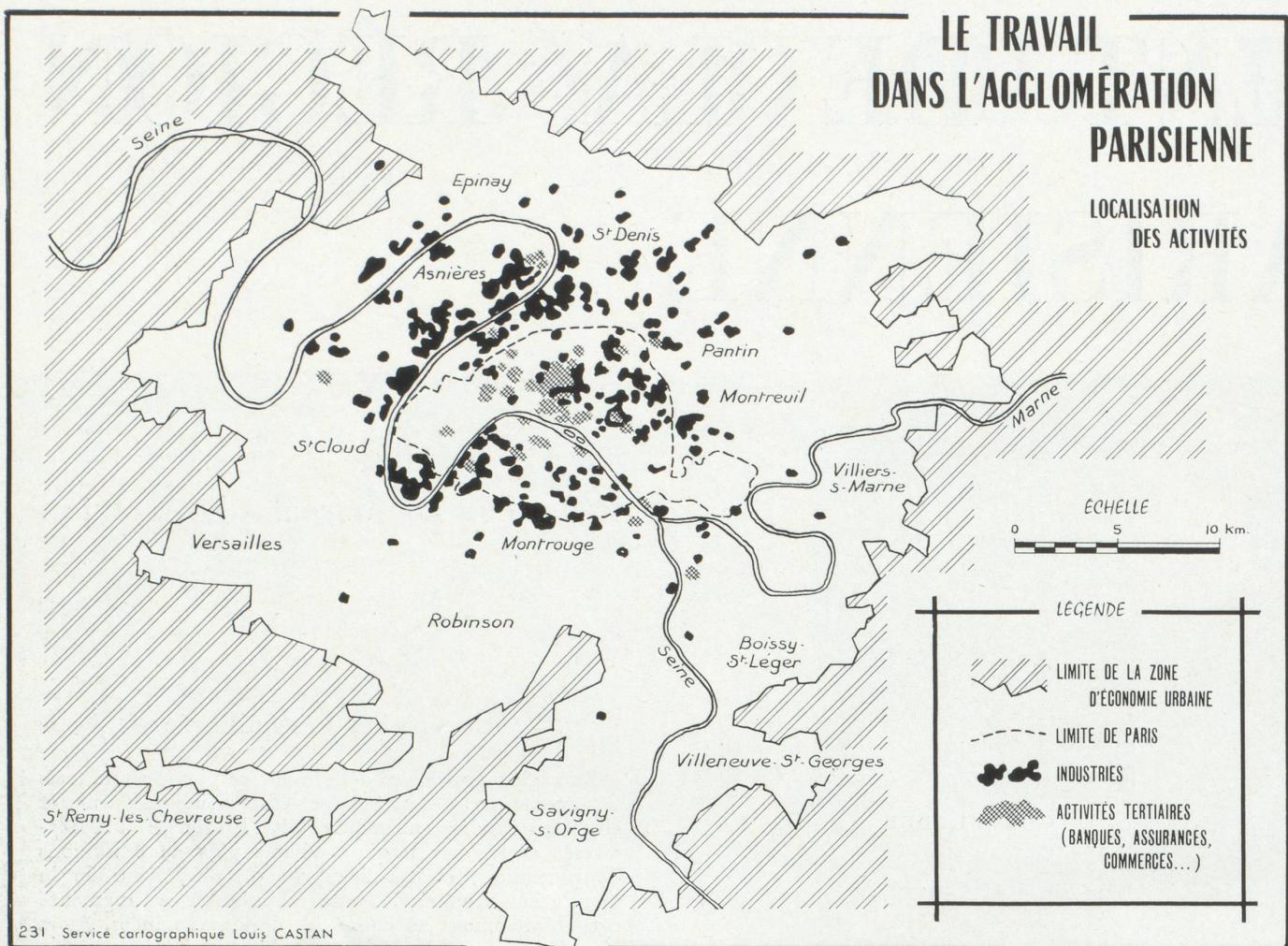
Un long rapport joint aux plans établis donne un bilan de la situation actuelle avant de proposer des solutions.

La région parisienne définie par ce plan groupe trois départements : Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, et cinq cantons situés au sud de l'Oise. En tout, 13 000 kilomètres carrés sur lesquels vivent plus de 8 millions de personnes, c'est-à-dire près du cinquième de la population française. Cette population a augmenté considérablement au cours des dernières années. Alors que l'on comptait 544 000 habitants nouveaux, en dix-huit ans, entre 1936 et 1954, on en enregistrait 811 000 en six ans de 1954 à 1960. Cet accroissement provient surtout des migrations, 70 % de l'ensemble, estime l'Institut national de Statistiques et d'Études économiques, l'accroissement naturel de la région



LE TRAVAIL DANS L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

LOCALISATION DES ACTIVITÉS



demeurant au-dessous de la moyenne française. Chaque année de nombreux provinciaux viennent s'y installer aggravant ainsi la crise du logement déjà dramatique. Dans dix ans, et c'est un minimum, il y aura un million d'habitants de plus.

Trop nombreuse, la population de la région parisienne est de plus très inégalement répartie. Sept millions de personnes vivent dans Paris (3 millions à lui seul) et la banlieue alors que le reste se disperse dans les autres secteurs. La densité de l'habitat est très variable. Beaucoup plus forte que pour l'ensemble du territoire où la moyenne est de 0,78 habitant à l'hectare, elle décroît au fur et à mesure que l'on s'éloigne du noyau central : 270 habitants à l'hectare pour Paris, 61 pour la Seine-banlieue, 3,5 pour la Seine-et-Oise, 1,4 pour la Seine-et-Marne et 1,2 dans l'Oise. A côté de certains quartiers de Paris bien équipés, on trouve des zones sous-équipées dans la capitale même. En dehors, ce sont bientôt les petits pavillons dispersés sur des surfaces très étendues, disposés au hasard. Là, les équipements de première nécessité manquent parfois, l'assainissement est insuffisant, les hôpitaux sont rares, les écoles trop éloignées de certains domiciles. Et, à côté des logements, se sont installées des industries qui

gênent les habitants. Les commerces mêmes sont trop peu nombreux et beaucoup de banlieusards font leurs achats à Paris avant de rentrer chez eux dans une de ces communes-dortoirs qui, dépourvues de ressources, ne parviennent pas à trouver leur équilibre.

Trois millions et demi de travailleurs

Au cœur de ce monde à part, plus de trois millions et demi d'hommes et de femmes travaillent. On en comptait 3 564 000 en 1954, cantons de l'Oise exclus. Dans Paris ce sont les activités tertiaires qui dominent : plus de 100 000 employés sont occupés par les activités financières surtout groupées dans les I^{er}, VIII^e et IX^e arrondissements, 350 000 autres travaillent dans les services politiques ou administratifs concentrés dans les VII^e, VIII^e et XVI^e, les commerces dispersés dans la capitale emploient 400 000 personnes.

Les secteurs industriels sont installés très inégalement et s'étendent en longs festons tout autour de Paris, surtout au sud-est, à l'ouest, au nord-ouest et au nord. Dans le centre de la capitale et dans la proche banlieue, des établissements industriels disputent le



Trop de Parisiens habitent encore des taudis qu'il faut livrer à la pioche des démolisseurs. Ci-dessus, une vue de l'ilot insalubre n° 11 à Paris (photo du service technique de la Préfecture de police).

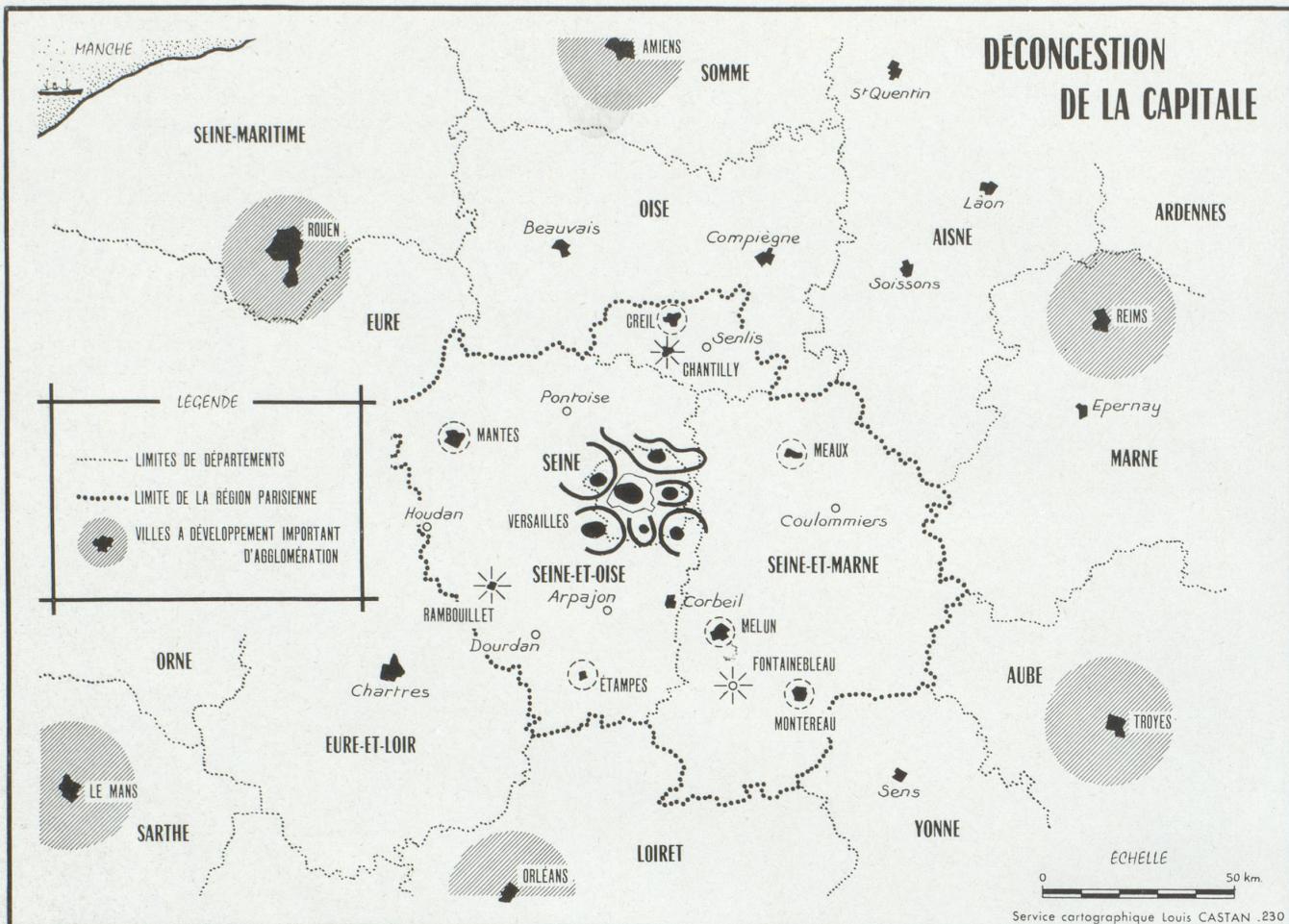
LA BANLIEUE EST L'ÉCUME DES GRANDES VILLES (LE CORBUSIER)

terrain aux habitations. Parmi les 125 000 entreprises industrielles recensées dans l'agglomération même (Paris et banlieue), 43 800 sont classées comme établissements dangereux, insalubres ou incommodes. Quant aux activités agricoles, elles sont surtout importantes dans le reste de la région et n'occupent qu'un faible pourcentage de la population : 2,5 % au recensement de 1954, contre 43,5 % pour les activités secondaires et 54 % pour les activités tertiaires.

A tous ces facteurs de déséquilibre s'ajoutent les migrations quotidiennes des travailleurs : chaque jour près de 700 000 personnes arrivent à Paris pour travailler (dont 418 000 en provenance du département de la Seine) alors que 195 000 autres quittent la capitale pour la banlieue ou les autres départements. Les habitants ne trouvent pas en effet d'emploi là où ils demeurent, certains secteurs ne servant que de dortoirs. Or les moyens de transports ne peuvent suffire pour répondre à ces besoins croissants, ce qui explique les trains de banlieue bondés, les métros pleins à craquer et tous ces travailleurs qui, levés avant l'aube ne regagnent leurs domiciles qu'à la nuit, épuisés, énervés et sans autre désir que celui de dormir jusqu'au lendemain pour recommencer.

Restructurer la banlieue

Partant de l'examen de ces faits l'équipe de techniciens qui a établi le plan d'aménagement propose une remise en ordre qui devrait permettre de rendre vivable une région qui ne l'est plus. Il faut tout d'abord accélérer la décentralisation à l'échelon national et cela incombe au Gouvernement, mais il faut également réaliser une « décentralisation locale » à l'intérieur même de la région parisienne en fonction des variations actuelles de densité. Pour cela les auteurs du plan proposent la création « de noyaux urbains importants, spécialement organisés pour constituer des pôles d'attraction ; c'est, disent-ils, à une véritable restructuration qu'il faut procéder ». La localisation de ces noyaux a dès l'abord posé d'importants problèmes aux techniciens. Ils écartèrent successivement plusieurs hypothèses. Le développement de ces centres le long des voies de communications risquait d'aboutir à la création de communes dortoirs déjà trop nombreuses. Ils renoncèrent à agrandir des cités existantes en raison des équipements trop chers à réaliser, l'ancienne ville gênant les aménagements. La construction de villes nouvelles à 40 ou 50 kilomètres de Paris leur parut séduisante



mais trop risquée : on ne savait qui voudrait s'y installer et, de plus, elles ne pouvaient servir à restructurer et à équiper la banlieue. En fin de compte, c'est une solution différente qui fut choisie : quatre ou cinq noyaux principaux seront équipés à l'intérieur de l'agglomération même. Ils constitueront ainsi les « zones d'attractions » désirées en formant de véritables « tampons » capables d'arrêter l'immigration vers Paris et leur équipement permettra de desservir les communes de banlieue.

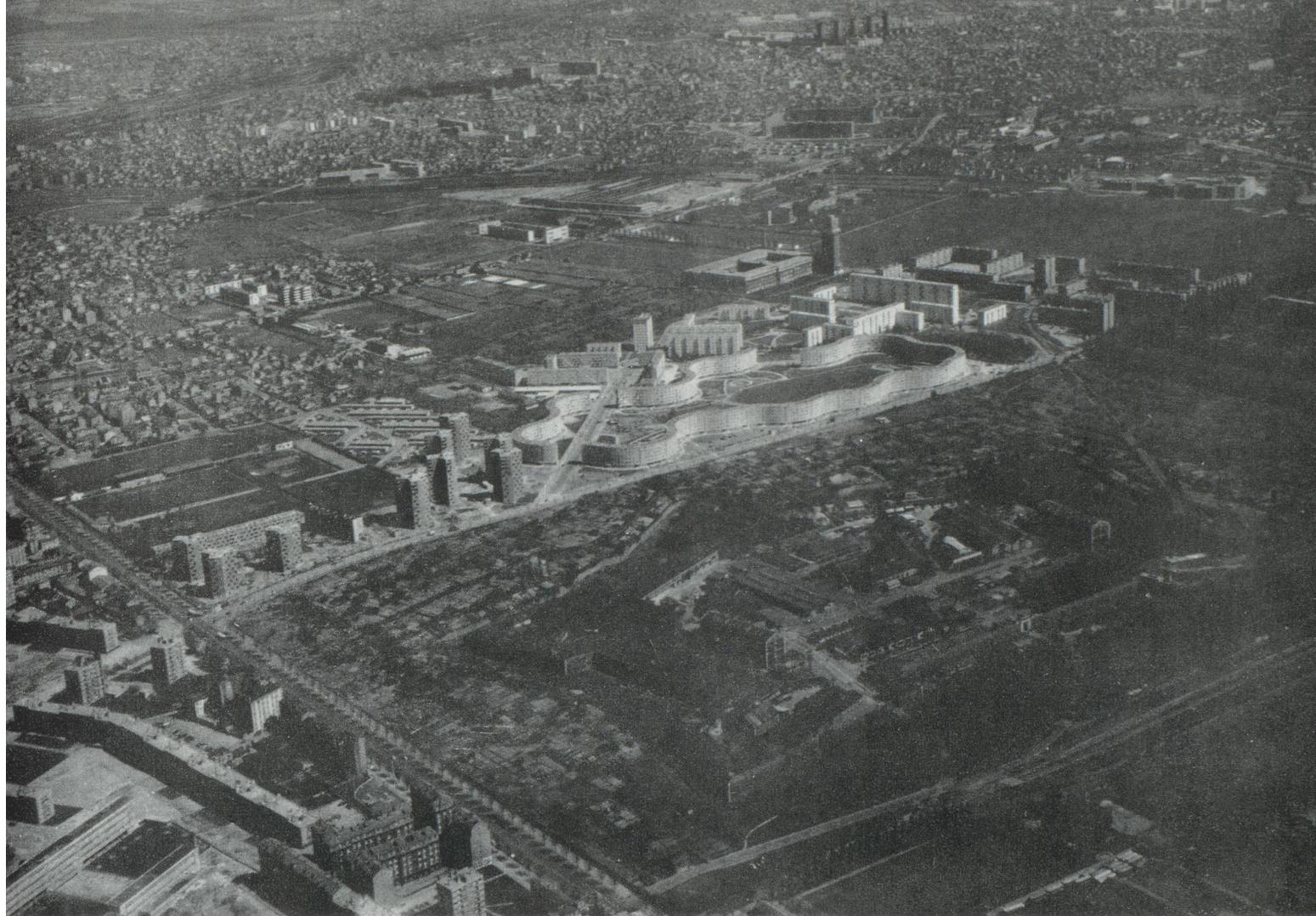
La Défense, Villacoublay, Le Bourget

Le plan propose certains emplacements. Il s'agit de solutions non définitives, mais qui donnent une idée de la direction vers laquelle tendront les aménagements. La région du Rond-Point de la Défense où se trouve le Palais du Centre national des industries et des techniques semble d'ores et déjà devoir être retenue. Ce premier noyau qui pourrait constituer une zone d'attraction pour 800 000 personnes environ serait vraisem-

blablement un centre d'affaires et de grandes manifestations publiques. Deux autres emplacements ont été proposés aux abords de Villacoublay et auprès du Bourget. Mais le premier secteur suppose le déplacement de l'aérodrome militaire — ce que le Ministère de la Défense nationale ne paraît pas accepter — et le second le transfert de l'aéroport du Bourget vers le nord qui, s'il se réalise, ne se fera pas avant sept ou huit ans. Le plan suggère également la création d'un ou deux noyaux dans le sud-est et l'est mais les zones choisies ne sont pas encore très précises. De nombreuses études seront encore nécessaires avant que tous ces projets ne deviennent des réalités.

A côté de ces quatre ou cinq noyaux urbains principaux, les grands ensembles terminés ou en construction comme Massy, Antony, Créteil, etc. joueraient le rôle de noyaux secondaires.

La construction de logements sera réglementée et pratiquement interdite dans toute la zone qui entoure l'agglomération parisienne (Paris-banlieue) en dehors de secteurs précis dont on favorisera le développement. Certaines villes deviendraient ainsi de véritables capi-



Dans les banlieues, aux maisons basses, dispersées, aux équipements insuffisants, naissent peu à peu des grands ensembles qui deviendront les noyaux secondaires de la région parisienne. Sur ce cliché, au centre, l'ensemble de Courvillières (photo du Ministère de la Construction).

tales locales comme Meaux, Montereau et Melun qui seraient en même temps des « satellites » de Paris. Fontainebleau, Chantilly et Rambouillet se développeraient moins considérablement et formeraient une couronne résidentielle. D'autres villes seraient en revanche laissées à leur développement naturel. Ailleurs, la zone serait réservée aux activités rurales et l'on y rénoverait l'habitat tout en favorisant l'installation d'industries propres à épouser les excédents de main-d'œuvre.

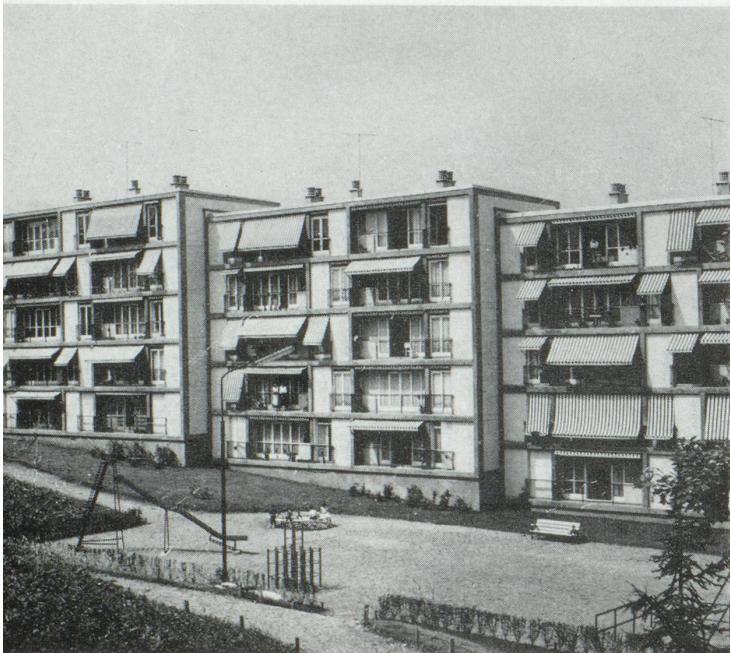
75 000 logements par an

Évaluant à un million le nombre d'habitants supplémentaires dans la région en 1970 — ce chiffre suppose que la décentralisation se poursuivra activement sur le plan national sinon c'est sans doute le double qu'il faudrait attendre — et tenant compte des nécessités de la rénovation des logements existants, les auteurs du plan estiment qu'il faudra construire chaque année

75 000 logements nouveaux, ceci pendant dix ou quinze ans pour essayer de sortir de la crise actuelle. Cette prévision semble du reste très modeste et de nombreuses études sur ce problème tendent à prouver qu'il en faudrait en fait plus de 100 000 chaque année.

Le plan prévoit en outre la réalisation de multiples équipements. Mille cinq cents hectares d'espaces verts seraient créés sous forme de trente parcs intercommunaux en plus du grand parc de La Courneuve qui doit également être aménagé. De grands couloirs de verdure couperaient l'agglomération pour aérer la capitale. Les rives de fleuves, les sites et les espaces verts existants seront protégés spécialement. Les hôpitaux — trente dont six psychiatriques — les établissements d'enseignement — quatre nouvelles facultés, dix collèges universitaires, cent-trente établissements secondaires —, etc. devront être construits en banlieue. Le plan reprend également les projets d'adductions d'eau, d'assainissement, etc. déjà élaborés et les inscrit au tableau des urgences. Ce ne sont pour l'instant que des principes et des évaluations provisoires, ils permettent cependant de se rendre compte de l'ampleur de la tâche à entreprendre.

La transformation du réseau de transports est un point particulièrement important sur lequel les auteurs du plan insistent. Ils préconisent la réalisation de ce que l'on a appelé le « métro express régional ». Il s'agit d'établir deux grandes transversales souterraines ouest-est et sud-nord qui passeraient sous Paris. Construites au gabarit S.N.C.F., elles pourraient être raccordées aux voies de chemins de fer existantes et doubleraient les lignes de métro actuelles. Le premier tronçon de la transversale ouest-est entre la Défense et le Pont de Neuilly doit être réalisé dans les trois ans qui viennent. L'ensemble de cette ligne représentera un effort financier de deux milliards de nouveaux francs. Des lignes d'autobus nouvelles permettraient de « rabattre » les banlieusards sur les stations du « métro express » (1).



Un coin de verdure dans un grand ensemble : le domaine de la Côte Noire à Rueil. Les constructeurs font un gros effort pour procurer aux habitants, l'air et la lumière qui manquent tant à Paris (photo du Ministère de la Construction).

Les rapporteurs du plan préconisent la construction rapide du boulevard périphérique qui doit ceinturer la capitale, des grandes autoroutes de dégagement, ainsi que des voies qui complèteront ce réseau. Onze cent quarante kilomètres de voies nouvelles seraient ainsi ouvertes, dont 300 kilomètres d'autoroutes. Deux mille sept cent kilomètres de voies seraient en outre aménagés ainsi que deux cents carrefours à niveaux différents.

Un plan d'équipement transitoire

Ce plan d'aménagement a été « pris en considération » avec de nombreuses réserves par les Conseils généraux des départements intéressés. Le Gouvernement de son côté l'a approuvé en demandant que des études complémentaires soient entreprises. Mais pour imprécis qu'il soit encore ce plan est assez vaste pour que de très importants crédits soient nécessaires : plus de 20 milliards de nouveaux francs sans doute pour réaliser l'équipement qu'il suppose, logements mis à part. Aussi faut-il trouver un système de financement. Le Gouvernement a chargé l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne créé sous l'égide de M. Sudreau, Ministre de la Construction, d'établir un premier rapport sur les aménagements proposés. Il devrait être prêt au début de l'année prochaine. En attendant un plan d'équipement transitoire de trois ans, 1960-1961-1962 a été lancé, afin de réaliser les équipements d'urgence. Au cours de ces trois années plusieurs opérations doivent être menées à bien : tronçon du « métro express » entre La Défense et le Pont de Neuilly, mise sur pneu du métro sur la ligne actuelle Vincennes-Neuilly, construction du marché de fruits et légumes de Rungis, équipement sanitaire et scolaire, autoroutes de dégagement, etc. Déjà financé pour 1960 — 970 millions de nouveaux francs — ce plan exigera environ 1 380 millions de nouveaux francs en 1961 et 1 850 millions de nouveaux francs en 1962. Pour trouver les fonds supplémentaires nécessaires en 1961 et 1962, le Gouvernement vient de proposer au Parlement une nouvelle taxe frappant les industries et les commerces en gros de la région parisienne. C'est le Conseil du District de Paris (2) qui arrêtera le montant de cette contribution nouvelle, mais il devrait ne pas être inférieur à 150 millions de nouveaux francs en 1961 et à 300 millions de nouveaux francs en 1962. Ce Conseil sera chargé de l'utiliser. Les autres crédits indispensables proviendront d'une majoration des parts de l'État et des collectivités locales ainsi que d'une augmentation des emprunts autorisés.

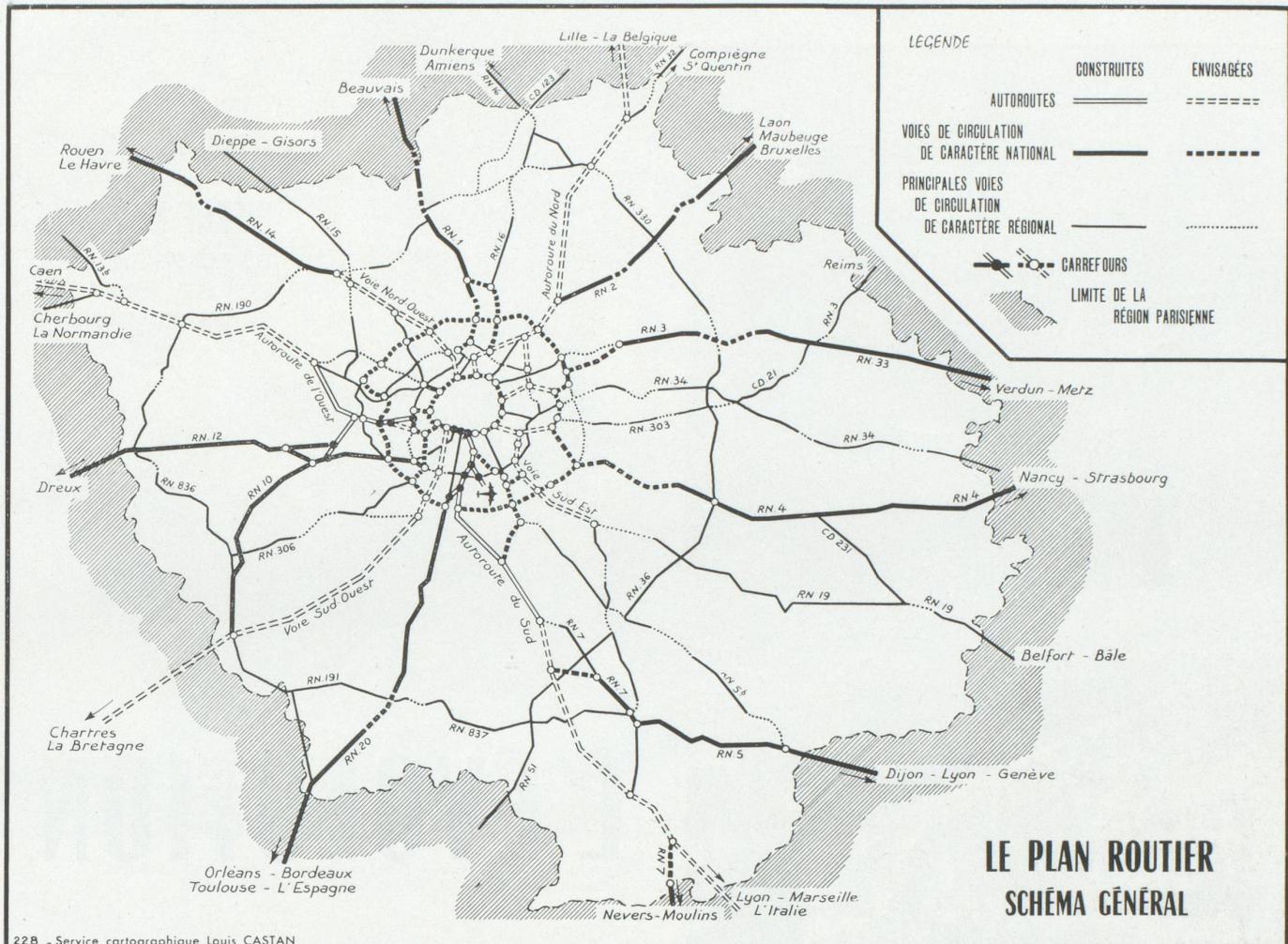
A partir de 1962, le plan décennal entrera en vigueur et devrait permettre de réaliser le plan d'aménagement proprement dit dans l'esprit qui vient d'être exposé. C'est au même rythme, soit environ 2 milliards de nouveaux francs chaque année, qu'il doit se poursuivre. Mais en liant le plan d'équipement à la relance du district, le Gouvernement met l'accent sur le fait que ce district parisien doit être rapidement mis en place, puisque c'est lui qui est chargé de gérer ce vaste ensemble, en recueillant des subventions et le produit des taxes et en les redistribuant selon les nécessités; or les élus n'ont pas encore pris position.

Le plan d'aménagement est lancé, il faut maintenant qu'il se fasse. Le Parlement ne doit discuter qu'à la rentrée d'octobre des nouvelles propositions gouvernementales et il importe que cela aille très vite. Les habitants de la région parisienne ont assez attendu et dans quelques années il serait trop tard.

Guy MULLER

(1) Voir à ce propos l'article de M. Massenet sur l'évolution des transports parisiens (p. 214).

(2) Le District de Paris, organe de coordination créé en février 1959 et qui regroupe les départements de la région parisienne, n'a jamais pu être réellement mis en place, notamment en raison de l'opposition des élus de la Seine qui, craignant pour leurs prérogatives, refusent d'élire leurs représentants au Conseil de District. Le Conseil, Assemblée délibérante de l'organisme, comprend des élus et des représentants de l'Administration et du Gouvernement. En relançant le District, le Gouvernement abroge certaines dispositions qui gênaient les élus et invite ainsi ces derniers à réviser leurs positions.



228 - Service cartographique Louis CASTAN

PARIS

VILLE RADIO-CONCENTRIQUE MILLÉNAIRE, EST UNE ROUE DONT LES RAYONS NE S'ARRÊTENT PAS AUX « FORTIFS » DE NAPOLÉON III MAIS VONT TOUCHER LES PORTES DES MERS OU LES CAPITALES DES PAYS ÉTRANGERS (1). CES RAYONS SONT LES ROUTES. CES ROUTES SONT DES CHEMINEMENTS FATIDIQUES DES LEUR NAISSANCE ET MAINTENUS TELS PAR LES SIÈCLES.

LES ROUTES VONT A BORDEAUX, A TOULOUSE, A MARSEILLE, VONT A GENÈVE, A STRASBOURG, A BRUXELLES, AU HAVRE, A BREST, ETC. IL EST IMPOSSIBLE DE DÉPLACER LE MOYEU D'UNE ROUE. LE MOYEU CONSTITUE LE CENTRE, ET LE CENTRE EST UN LIEU PERMANENT.

L'EXAMEN DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE PAR LES « TROIS ÉTABLISSEMENTS HUMAINS » DE LA CIVILISATION DU MACHINISTE PERMET DE PRENDRE DES INITIATIVES : TRANSFÉRER L'INDUSTRIE, SOUS FORMES DE CITES LINÉAIRES, AU LONG DES ROUTES DE TERRE, D'EAU ET DE FER TOUJOURS CONJUGUÉES DANS LA GÉOGRAPHIE TERRESTRE ET LIEUX DE PASSAGE DES MATIÈRES PREMIÈRES ET DES PRODUITS FABRIQUÉS. VIDER AUSSI CE PARIS TENTACULAIRE D'UN SURPLUS DE POPULATION VOUÉE AUJOURD'HUI A UN VA-ET-VIENT INSENSÉ A L'INTÉRIEUR DE L'AGGLOMÉRATION ; RECONQUÉRIR AUSSI LES « CONDITIONS DE NATURE » DANS L'HABITATION ET DANS LE TRAVAIL.

CELA AMORCERA LE MOUVEMENT, LE GRAND MOUVEMENT, LA DISLOCATION CONDUISANT A UNE REPRISE DE POSSESSION DES TERRITOIRES NÉCESSAIRES A UNE CIVILISATION IRRÉMÉDIABLEMENT MACHINISTE. RETROUVANT LES CONDITIONS DE NATURE, ELLE RETROUVERA AUSSI L'ASSIETTE FONDAMENTALE QUI UNIT L'HOMME AU COSMOS.

LE CORBUSIER

(1) *L'Urbanisme des trois établissements humains. Les Cahiers Forces Vives, Éditions de Minuit, 1959, p. 150.*