

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 71 (1991)
Heft: 3

Artikel: Urbanisme et développement économique en Ile-de-France
Autor: Poulit, Jean
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887022>

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: 17.04.2026

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

Urbanisme et développement économique en Ile-de-France

Jean Poulit, Préfet, Directeur Régional de l'Équipement d'Ile-de-France

Le Schéma Directeur de la région Ile-de-France, actuellement en vigueur, date de 1976, mais prend son origine dans un document de 1965, établi sous la direction de Monsieur Paul Delouvrier et immédiatement suivi d'effets.

Dès cette époque ont été lancées 5 Villes Nouvelles et les grandes infrastructures radiales - routières et ferrées - qui ont donné une dimension nouvelle à l'agglomération, qui ont aussi amorcé la transformation d'une ville dont la croissance s'opérait en "tache d'huile", autour d'un centre unique engorgé, en une métropole polycentrique qui "respire".

La même transformation a été appliquée à la structure territoriale, politique et administrative : la "petite couronne" des banlieues a été divisée en trois départements, dont les chefs-lieux sont eux-mêmes de nouveaux centres urbains. Au total, huit nouveaux pôles de développement ont donc été créés, sans compter quelques pôles plus spécialisés tels que les abords des aéroports ou la "Cité Scientifique Sud".

C'est à cette mutation de sa "structure urbaine" que notre capitale doit d'avoir gardé jusqu'à nos jours un espace relativement "ouvert" et fluide - du moins si on le compare à celui de la plupart des grandes métropoles du monde.

On peut y trouver, même en périphérie, nombre de lieux attractifs pour des activités du tertiaire dit "supérieur" ; à l'opposé, les établissements extensifs, tels qu'industriels ou logistiques, sont encore nombreux et souvent prospères jusqu'aux franges de la zone centrale. Dans un tel contexte, Paris "intra-muros" a été longtemps protégé d'une spéculation sauvage ;

pendant longtemps aussi, on a pu y circuler tant bien que mal - mais en moyenne relativement bien - sans que des mesures drastiques soient prises à l'encontre de la voiture particulière.

MAIS UN NOUVEAU PAS DOIT ÊTRE FRANCHI

Tout cela a fini par se gêner. Pendant que l'aménagement s'essouffait, des facteurs pervers agissant en spirale ont développé des mouvements de ségrégation et créé des déséquilibres aussi nocifs sur le plan social que sur le plan fonctionnel.

Dans la première couronne des banlieues, ces déséquilibres se combinent avec des handicaps historiques : nombreuses "friches" industrielles (mais qui se régénèrent peu à peu), nombreux quartiers d'habitat "social" dégradés, manque de structures urbaines lisibles...

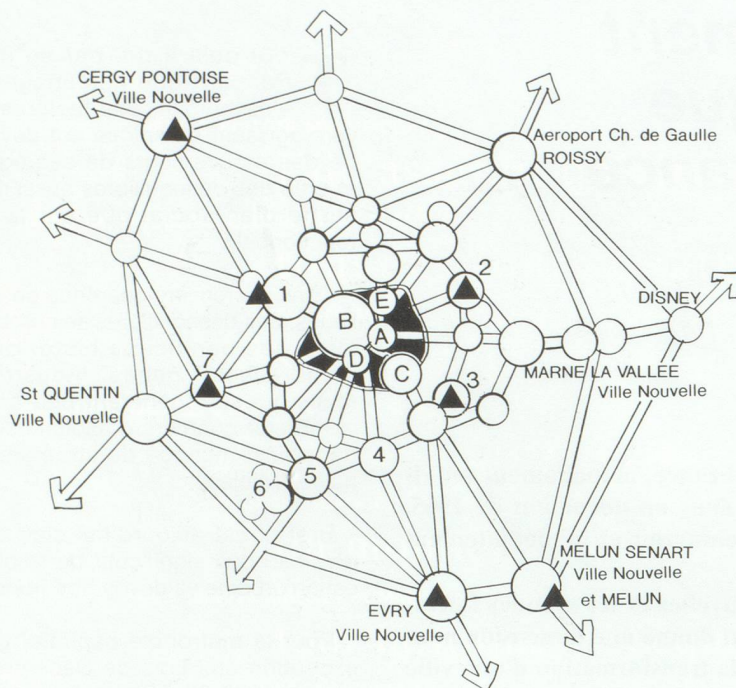
Bref, il est aujourd'hui clair qu'un nouveau pas significatif de la planification urbaine va devoir être franchi.

Pour la métropole capitale, et par exception aux Lois de Décentralisation de 1982-83, l'Etat a gardé la responsabilité finale du Schéma Directeur qui fixe les grandes orientations sur l'ensemble. Il a donc remis l'ouvrage sur le métier, avec ses partenaires : le Conseil Régional, les Conseils Généraux des départements, et les représentants des grands groupes socio-professionnels.



Zone d'habitat "intermédiaire" (mi-collectif/ mi-individuel) à Marne-la-Vallée
© Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF)

Une structure urbaine polycentrique et maillée



- A Châtelet-les-Halles
- B Triangle d'or de Paris
- C Gare de Lyon-Bercy-Tolbiac
- D Gare Montparnasse
- E Gares du Nord et de l'Est

- 1 Nanterre-la Défense
- 2 Bobigny
- 3 Créteil
- 4 Aéroport d'Orly
- 5 Massy gare TGV
- 6 Cité Scientifique Sud
- 7 Versailles

▲ Chef lieu de département

Source : Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF)

L'Etat a aussi incité, avec succès, les communes à se regrouper sur des aires géographiques pertinentes, pour qu'elles pensent leur avenir ensemble. Sur certaines de ces aires, durement touchées par les mutations de l'appareil industriel, ou jugées particulièrement "stratégiques" pour l'aménagement, l'Etat a pris les devants en déléguant des fonctionnaires de haut niveau pour approfondir le dialogue avec les collectivités locales. Là où cela se justifie, l'Etat met maintenant en place des missions d'étude spécifiques.

PRIORITÉ AUX LIAISONS EN ROCADE

Conjointes ou simultanées, mais bien souvent convergentes, les études vont donc grand train en cette période préparatoire consacrée à la réflexion. Après la sortie, en janvier 1990, d'un "Livre Blanc" rédigé par un groupe d'experts issus des services de l'Etat, de la Région et de la Ville de Paris, un point d'accord essentiel se confirme entre l'"Esquisse" produite par l'Etat en mars 1991 (sous

le titre "L'Ile-de-France au futur") et la "Charte de l'Ile-de-France" du Conseil Régional, sortie en juin 1991 : Il faut préserver ces qualités d'"ouverture" de l'espace et retrouver, voire améliorer, cette fluidité des relations qui ont fait la force de notre métropole. Trois grandes directives se dégagent :

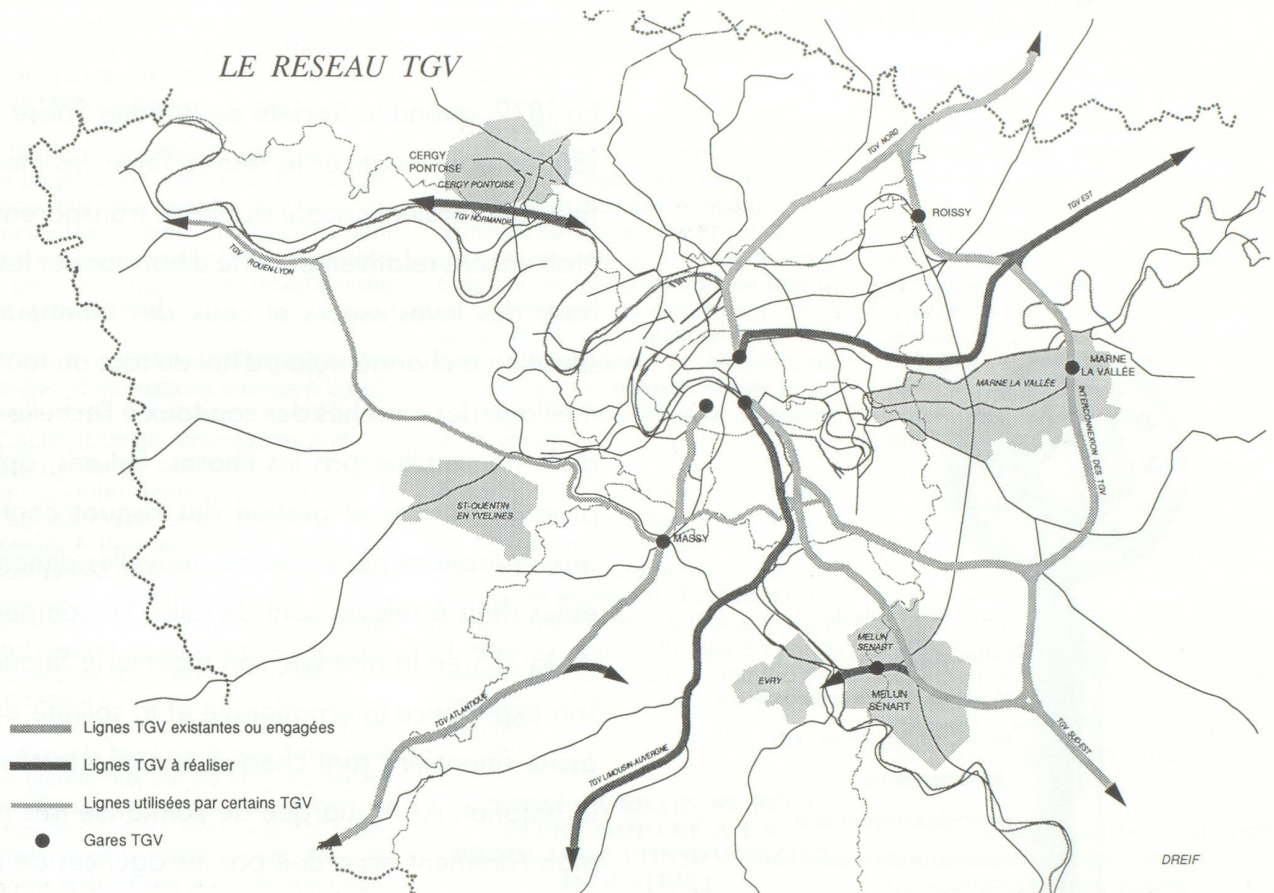
- ❑ Eviter la croissance en "tache d'huile". En particulier, veiller avec finesse à l'équilibre ville/campagne aux franges des zones agglomérées et réserver de confortables "poumons".
- ❑ Poursuivre la construction du polycentrisme, en priorité en première couronne, mais en débordant aussi le cercle des Villes Nouvelles et en s'appuyant sur les villes traditionnelles les plus proches (Melun, Meaux, Rambouillet, Mantes...).
- ❑ Assurer des liaisons toujours meilleures entre tous ces pôles de développement, et pas seulement entre ces pôles et Paris.

Après les liaisons radiales qui ont en effet mobilisé presque tous les efforts

durant ces 25 dernières années, ce sont maintenant les liaisons en rocade qui deviennent prioritaires : la nécessité s'en fait aujourd'hui d'autant plus sentir que le succès des Villes Nouvelles et des autres pôles excentrés a généré des besoins de déplacements entre eux, qui sont loin d'être satisfaits.

En partenariat avec la Région, et sans attendre la sortie du prochain Schéma Directeur, l'Etat a déjà lancé un Plan d'urgence qui prévoit, entre autres, le bouclage en 5 ans de la rocade autoroutière A 86, qui desservira les pôles de la première couronne, dont La Défense, Bobigny, Créteil et Orly. De même est accéléré le bouclage de la rocade de grande couronne dite "La Francilienne", qui relie les Villes Nouvelles entre elles et dessert l'Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Ces rocades autoroutières avaient été prévues dès le Schéma de 1965 (au moins dans leur principe, car leur tracé exact a fait l'objet de modifications successives). La grande nouveauté du prochain Schéma Directeur



Source : Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF)

sera sans aucun doute l'apparition de puissantes lignes de transport en commun en rocade.

L'organisation urbaine "polycentrique et maillée" qui se met ainsi peu à peu en place devrait offrir les meilleures qualités de fonctionnement interne ; son ouverture sur l'extérieur sera poursuivie dans le même esprit.

Le renforcement nécessaire des liaisons terrestres entre l'Aéroport international Charles-de-Gaulle et la ville, par exemple, ne devra pas se faire au bénéfice de la seule zone centrale (Paris), mais aussi à celui d'autres pôles excentrés, tels que La Défense, et les Villes Nouvelles de Cergy et de Marne-la-Vallée. L'exploitation des réserves de capacité considérables de l'aéroport va ainsi concourir à l'ouverture recherchée de l'espace métropolitain.

L'interconnexion des lignes TGV aura le même effet ; la fonction première de la rocade d'interconnexion est de permettre l'utilisation des lignes qui convergent vers la capitale pour des trajets directs de province à province, sans "rupture de charge" et sans transit dans les gares terminus de Paris. Exemple : Lyon-Lille, Bordeaux-Strasbourg, etc.

Les arrêts prévus au passage sur la rocade d'interconnexion se feront dans des pôles de développement excentrés de la capitale : Roissy, Secteur 4 de Marne-la-Vallée (Disney), Melun-Sénart, Massy et très vraisemblablement La Défense.

La fréquence des trains sera moins grande dans ces gares que dans les terminus parisiens, mais les destinations y seront plus nombreuses. D'où l'intérêt que leur situation présentera

pour des agents économiques, ayant besoin de rayonner dans plusieurs directions.

TÉLÉCOMMUNICATIONS : UNE ROCADÉ EN FIBRES OPTIQUES

Les réseaux des télécommunications connaissent quant à eux une véritable révolution, qui s'inscrit dans un grand mouvement européen et mondial. Les rapports entre ce domaine et l'urbanisme sont complexes et paradoxaux, car si ce type très particulier d'infrastructures tend par nature à homogénéiser l'espace à long terme, sa mise en place, qui ne peut être que progressive, favorise au contraire une

Voici la clé de quelques secrets parmi les mieux gardés au monde.



Cette clé est celle du coffre où la reine Marie-Antoinette conservait ses secrets. La tige de cette clé porte encore les attributs royaux et le système de chiffrement très élaboré qui figure sur l'anneau permettait d'utiliser un code secret. Musée National des Techniques, Paris.

Voici la clé de la plus européenne des banques suisses d'investissement.

En 1872, quand la Société de Banque Suisse a été fondée pour financer le réseau ferré, les marchés financiers étaient encore stables et transparents et il était encore relativement aisé d'harmoniser les souhaits des investisseurs et ceux des émetteurs. La situation a changé aujourd'hui du tout au tout et le maillage des marchés des capitaux à l'échelle mondiale ne simplifie pas les choses. Futures, options, produits dérivés et gestion des risques confèrent aux opérations bancaires de nouvelles dimensions et les défis à relever sont de taille. La compétence de la SBS en la matière, son ingénierie financière, son expérience internationale et la solidité de son assise financière sont chaque année attestées par la notation AAA, marque de confiance très prisée mais rarement accordée par les agences de notation. La SBS jouit aujourd'hui d'une notoriété incontestée sur tous les grands marchés financiers. Avoir à vos côtés une banque d'investissement où puissance novatrice et volonté d'aboutir se conjuguent, c'est mettre toutes les chances de votre côté. La SBS, c'est plus de 300 agences en Suisse et des représentations dans 37 autres pays. En cas de besoin, sachez que la plus proche n'est jamais bien loin...



Société de Banque Suisse
Schweizerischer Bankverein
Swiss Bank Corporation

The key Swiss bank

certaine polarisation des activités, du moins de celles qui ont besoin de très grands débits instantanés d'informations - elles sont de plus en plus nombreuses.

De cela, l'aménageur peut se servir. Le projet d'une rocade en fibres optiques dite "Francilienne des télécommunications", ainsi que l'équipement prioritaire de certains pôles vont dans le sens de l'organisation urbaine visée en Ile-de-France.

Dans le domaine de la logistique, les projets et réalisations avancent également. Créé à l'initiative de l'Etat, le "CALIF" (Comité Aménagement et Logistique en Ile-de-France) a produit son premier schéma en avril 90. Il s'agissait surtout de parer au plus pressé. A plus long terme, toutes les incertitudes ne sont pas encore levées quant à la répartition des flux de matières entre les divers modes de transport, quant au développement des techniques "bi-modes" non plus.

La route pourra être partiellement relayée par le fer et par la voie d'eau, pour les grands flux sur de longues distances. Deux avant-projets concernent en l'occurrence notre métropole : la "route roulante" de la SNCF (en fait, une voie ferrée spécialisée pour les marchandises) qui traverserait la France du Nord au Sud en passant à l'Est de l'Ile-de-France, et la liaison "Seine Nord" qui relierait pour un coût raisonnable l'Ouest de l'agglomération parisienne à Lille et Rotterdam (par l'Oise et le Canal de Saint-Quentin). De ces évolutions dans le transport des marchandises, il faudra, en temps utile, tirer les conclusions en matière d'aménagement.

Voilà donc décrit, dans ses traits essentiels, l'esprit de la structure urbaine qui devrait être poursuivie dans les années à venir. Cette structure, comment l'interpréter sous l'angle des implantations d'activités et de la vie économique ?

DRESSER UN "CATALOGUE RAISONNÉ" DES SITES

Vue globalement, elle constitue déjà un "terrain de jeu" qui garantit une grande souplesse dans le fonctionnement du marché de l'emploi, dans celui des réseaux relationnels des entreprises, ainsi que dans la circulation des produits, à l'in-

térieur de la région, et en relation avec les autres terrains de jeu qui s'organisent en France, en Europe, dans le monde.

Observée de plus près, elle offre une palette de sites variés qui se distinguent les uns des autres par leur situation dans les bassins et sous-bassins d'emploi, par le "profil" des autres sites les plus proches ou les plus accessibles, par les infrastructures de telle ou telle famille qui les desservent, et les desserviront - de l'intérieur ou de l'extérieur de la région - et, bien sûr, par leur occupation actuelle et par le potentiel de terrains libres ou libérables qu'ils offrent.

A partir de ces critères, et de quelques autres, il est possible de dresser un "catalogue raisonné" des sites, susceptible de répondre aux besoins d'un large éventail d'activités diversifiées, conformément à la vocation de la métropole parisienne, qui est moins spécialisée que d'autres grandes métropoles telles que Londres, par exemple.

L'ESPACE URBAIN NE PEUT ETRE COMPARE À UN PRODUIT DE CONSOMMATION INDUSTRIEL

Comment affiner les qualités d'une telle structure urbaine ? Comment déterminer le phasage de sa réalisation ? Comment en préserver la souplesse dans le temps ? Comment ne pas gaspiller les potentialités, parfois rares, de chaque site (c'est-à-dire comment ne pas le livrer indistinctement au "premier arrivé", sans faire acte de dirigisme) ? Comment, à l'inverse, éviter d'excessives concentrations spécialisées, susceptibles de nuire à l'équilibre et à la gravitation de l'ensemble ?

La réponse à toutes ces questions ne semble pouvoir être trouvée que dans une itération permanente entre "le marché" et la planification concertée.

L'espace urbain ne peut être comparé à un produit de consommation industrielle ; un tel produit est reproductible indéfiniment à l'identique, mais lorsqu'il ne se vend plus, on en stoppe la fabrication. Chaque parcelle de l'espace urbain est au contraire dotée, de par sa situation, sa desserte, et son environnement, d'un bouquet unique

de qualités, lentes à naître et lentes à s'éteindre.

Pour ces raisons, les "rythmes" des acteurs économiques et ceux des aménageurs ne coïncident pas - le court terme des premiers n'est qu'un bref instant pour les seconds, le long terme des seconds est une éternité pour les premiers -. Ce décalage est sans doute l'un des principaux responsables du fossé conceptuel qui les sépare aujourd'hui. Et pourtant c'est ensemble qu'ils ont plus que jamais intérêt à réfléchir aux grands flux de l'avenir, aux infrastructures aptes à les écouler, aux pôles aptes à les capter et à les émettre.



Au terme de cet article rédigé à l'attention des acteurs de la sphère économique, le responsable de l'Etat se doit de revenir sur l'aspect social de l'aménagement, dans lequel sa propre responsabilité est grande.

Comme la plupart des métropoles, notre capitale a ses zones en crise, qui demandent des actions curatives urgentes. L'effort considérable qui est accompli ici ne doit pas faire oublier le travail de fond.

L'urbanisme ne peut tout résoudre. Il a même assez peu de prise sur l'essentiel : la répartition de la richesse entre les hommes ; mais en répartissant la richesse dans l'espace urbain, il peut éviter la formation de ces poches de pauvreté, si étendues que l'horizon en paraît irrémédiablement bouché.

Plus précisément, une meilleure distribution des ressources aux communes et départements - par le biais des taxes locales - leur permet de développer leur politique culturelle et de formation. A une échelle plus large, la structuration de la ville autour de centres urbains et de pôles d'emplois nombreux, divers et très accessibles, offre aux citoyens la possibilité d'exercer leurs choix dans une vaste palette.

En matière d'urbanisme, ce qui semble bon pour le développement économique devrait en fin de compte l'être aussi pour le développement social. ■