

QUELQUES ASPECTS DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN EN FRANCE (1)

par L. DETHIER
Assistant à l'Université de Liège

Les grandes villes françaises, longtemps considérées comme des cités paisibles et statiques, comme des « oasis sommeillant dans le désert français » (2), sont actuellement en pleine expansion, « expansion si brutale pour certaines d'entre elles, et qui en vient à poser tant de problèmes, que bien des urbanistes se demandent s'il s'agit là d'une croissance naturelle ou d'une maladie » (3). Cette révolution urbaine, souvent plus spectaculaire que celle qui s'opère chez nous, résulte principalement du renouveau démographique et du redressement économique qui se manifeste dans les grandes villes par la croissance des emplois secondaires et surtout tertiaires (4).

Les auteurs du *IV^e Plan de Modernisation et d'Équipement* (1962-1965) ont nettement perçu cette crise de croissance et prescrivent aux autorités municipales une politique d'aménagement qui combine les extensions périphériques et la rénovation des vieux centres, de plus en plus engorgés par la circulation automobile.

Il n'est donc pas étonnant que les grandes métropoles régionales et la capitale elle-même donnent actuellement l'impression de « villes en chantier ». Nous avons eu l'occasion de revoir Strasbourg, Lyon, Lille et Paris en mai-juin 1963 (5) et nous voudrions examiner ici quelques-unes des réalisations qui traduisent déjà sur le terrain cette politique de rénovation urbaine.

A *Strasbourg*, aucune rénovation d'ensemble n'est encore entreprise dans la vieille ville, entre les bras de l'Ill, où de nombreux îlots sont cependant très dégradés : on se borne jusqu'à présent à démolir les immeubles les plus vétustes et à reconstruire sur place, soit dans le style local,

(1) Indépendamment de ceux qui ont utilisés pour la rédaction de ce texte et qui sont cités en note, on trouvera *in finem* une liste — non exhaustive — d'ouvrages et d'articles récents concernant la croissance et l'aménagement urbains en France.

(2) *Sciences et Avenir*, n° 195, mai 1963, p. 326.

(3) *Ibid.*

(4) Ce ne sont pas les toutes grandes villes qui présentent les accroissements de population les plus élevés depuis 1954, mais bien les villes de dimensions moyennes comme Grenoble (+ 44,5 %), Besançon (+ 35,3 %), Caen (+ 35,2 %), Dunkerque (+ 26,3 %), Montpellier (+ 25,5 %), Brest (+ 25,3 %), Rennes (+ 24,9 %), Dijon (+ 24,3 %), Orléans (+ 23 %), Toulon (+ 21,9 %), Le Mans (21,9 %) (Ph. PINCHEMEL, *Géographie de la France*, Paris, 1964, t. 2, p. 580). Il n'empêche que des taux de l'ordre de 15 % pour les grandes villes (voir ci-après) représentent en chiffres absolus de 4 à 8 000 nouveaux habitants par an, qui posent de manière aiguë le problème du logement dans ces centres.

(5) Grâce à un mandat de recherche accordé par le Centre National de la Recherche Scientifique dans le cadre des Accords culturels franco-belges.

soit en style moderne et fonctionnel, ce qui ne va pas toujours sans contrastes déplaisants. Par contre, pour faire face à l'accroissement rapide de la population (plus de 16 % depuis 1954, la ville seule comptant actuellement 233 500 habitants) et aux besoins croissants de l'Université, qui, selon les prévisions, devra accueillir plus de 20 000 étudiants en 1970, la Société d'Aménagement et d'Équipement de la Région de Strasbourg a entrepris la création de toutes pièces d'une annexe urbaine complète à l'est du centre ancien mais dans les limites de la ville proprement dite : c'est l'Opération Esplanade, qui couvre 75 ha d'anciens terrains militaires et qui se place au deuxième rang des opérations d'urbanisme intra-muros actuellement menées en France. Cette zone d'urbanisation, qui se trouve en communication directe avec le centre urbain par le Boulevard de la Victoire, et qui sera également mise en relation avec la banlieue et les routes du sud, est prévue pour recevoir 16 000 habitants, répartis en 4 500 logements nouveaux. Elle comprendra un secteur résidentiel pourvu de tous les équipements publics et collectifs nécessaires (écoles, églises, centre commerciaux, terrains de jeux), et un secteur universitaire qui comprendra l'École Nationale Supérieure de Chimie, les Facultés de Droit et des Lettres et divers Instituts, ainsi que 700 logements pour étudiants. Les bâtiments des deux premières institutions citées sont complètement terminés et raccordés à la centrale thermique, construite dans la zone portuaire, qui assurera le chauffage de l'ensemble. De grands immeubles collectifs, destinés à la résidence, s'édifient rapidement autour de ce noyau.

Lyon-ville est passée de 471 000 habitants en 1954 à 535 000 en 1962 (+ 13 %). Le centre urbain, très entassé au pied de la colline de la Fourvière et dans la presqu'île entre Saône et Rhône, n'a cependant fait l'objet d'aucun réaménagement jusqu'à présent et cela semble heureux, car son évolution est liée à celle de l'infrastructure qui va se trouver profondément modifiée dans les prochaines années par la construction de l'autoroute Paris-Marseille, qui passera sur le plateau occidental, et à laquelle se raccordera une rocade périphérique donnant accès aux grands axes routiers du nord-est, de l'est et du sud. De plus, un nouveau tunnel routier, doublant celui de la Croix-Rousse, doit être percé sous la colline de la Fourvière, et la gare centrale de Perrache, coincée dans la pointe de la presqu'île et devenue notoirement insuffisante, doit être supprimée et réaménagée dans le quartier de la Part-Dieu, à l'est du Rhône. La création d'un métro urbain d'axe sud-ouest-nord-est (Perrache-Villeurbane) est d'autre part très sérieusement envisagée.

Dans ces conditions, mieux valait donc ne pas avoir touché au centre jusqu'à présent, mais les projets ne manquent pas pour son aménagement futur : autour de la nouvelle gare de la Part-Dieu, des terrains militaires libérés permettraient l'aménagement sur 400 ha d'un « centre directionnel » où se grouperaient tous les organismes de commande de la ville. Certains trouvent ce projet trop ambitieux actuellement et voudraient simplement corriger la localisation des fonctions supérieures

dans la mesure où il est à la faveur des emplacements laissés libres par la suppression de la gare et de certains îlots dégradés.

En attendant, et pour faire face à l'accroissement de population qui est de l'ordre de 20 000 personnes par an, le *Plan d'Urbanisme Directeur du Groupement d'Urbanisme de la Région lyonnaise* a prévu, autour du centre ancien compact, la création de noyaux de peuplement périurbains relativement autonomes, raccordés à la grande voirie radio-concentrique et séparés l'un de l'autre par des marges vertes. La première phase de cet aménagement suivant un schéma planétaire comporte de grandes unités de voisinage situées à la lisière de la ville actuelle : celle de Bron-Parilly à l'est, réalisée et qui compte déjà 10 000 habitants, celle de La Duchère au nord-ouest, en cours d'achèvement et qui pourra recevoir 25 000 habitants, et celle de Montessuy au nord, dont la construction débute et qui est prévue pour 7 000 habitants. D'autres zones plus éloignées du centre sont prévues et d'ores et déjà réservées pour les accroissements futurs de l'agglomération qui devra pouvoir abriter un million d'habitants.

Faute de temps, nous n'avons pu voir sur place qu'un seul des « grands ensembles » réalisés jusqu'à présent : celui du plateau de La Duchère, au nord-ouest de la ville. Une dizaine de très grands immeubles collectifs du type « rideau » sont disposés autour d'un ancien fort qui sera transformé en parc. L'ensemble est encore passablement inorganisé, au point de vue commercial notamment : lors de notre visite on ne rencontrait que quelques magasins d'alimentation ouverts hâtivement au rez-de-chaussée de grands immeubles déjà habités. Une seule ligne d'autobus, déjà très encombrée, relie en une demi-heure cette cité au centre de la ville : c'est manifestement insuffisant pour une population de plusieurs milliers d'habitants qui ne trouve encore aucune occupation sur place.

La conurbation de *Lille-Roubaix-Tourcoing*, qui compte maintenant plus de 400 000 habitants sans les communes périphériques, ne connaît pas la même fièvre de croissance que Lyon ou Strasbourg, puisque la population de l'ensemble n'a augmenté que de 3,6 % depuis 1954. C'est d'abord le problème de l'organisation des trois villes en une seule entité urbaine à la dimension d'une métropole régionale qui s'y pose. Une solution élégante consisterait à transférer au centre du triangle urbain, c'est-à-dire aux environs de la bifurcation des boulevards au Croisé-Laroche, tous les équipements supérieurs nécessaires à la direction d'une ville unique de 4 à 500 000 habitants. Mais les particularismes politiques et administratifs sont, comme chez nous, très vifs dans la région du Nord et cette transformation capitale n'est pas près de s'accomplir. Malheureusement, demain il sera trop tard, car les coupures rurales entre les trois villes se remplissent rapidement et d'ores et déjà, un centre commercial avec supermarché se développe au Croisé-Laroche où l'accès et le parking sont très aisés.

On n'assiste pas, dans la région lilloise, à la réalisation de grands ensembles périphériques comme ceux de Lyon ou de Strasbourg. Le

problème essentiel, dans cette région, semble être celui de la rénovation complète des quartiers centraux les plus dégradés et nous avons été frappé par l'ampleur des réalisations en cours.

A Lille, trois quartiers ont été désignés pour bénéficier en priorité de la rénovation : celui de Saint-Sauveur à l'est, celui du Vieux-Lille au nord-est et celui de Saint-Pierre et Paul à l'ouest. C'est actuellement le quartier Saint-Sauveur qui est en pleine transformation sur une étendue de 19 ha au cœur de la ville. Situé entre la gare, la Cité administrative et l'Hôtel de Ville, il est destiné à devenir un nouveau centre commercial et résidentiel. L'habitat, datant de la révolution industrielle, y était fortement dégradé et les classes sociales les plus déshéritées y formaient la plus grande partie de la population. L'opération est menée en trois phases qui sont décalées dans le temps suivant les endroits : un îlot est d'abord vidé de sa population et les habitants sont relogés ailleurs ; tous les immeubles de l'îlot sont alors abattus et, dans la plupart des cas, la voirie ancienne est complètement effacée ; enfin les nouveaux immeubles, collectifs mais de faibles hauteurs, sont construits. En fin de programme, 2 700 nouveaux logements, à destination résidentielle et commerciale, auront été construits de part et d'autre d'un nouvel axe de circulation de 34 m de large qui constituera l'artère vitale du quartier.

A Roubaix, une opération analogue est en cours aux alentours de la rue des Longues-Haies, près de la Grand-Place. C'était un quartier de « courées » et de taudis plus dégradé encore que celui de Saint-Sauveur à Lille, le processus de rénovation est le même que celui décrit ci-dessus.

Bien que *Paris-ville* ait perdu près de 100 000 habitants depuis 1954, au bénéfice de la périphérie, on sait que le problème de l'habitat et du logement y est des plus aigus : il suffit de parcourir quelque peu la ville pour découvrir, souvent à proximité des grands axes commerciaux, des quartiers qu'on peut qualifier de sordides. Un sérieux effort semble cependant entrepris : dans le 13^e arrondissement, le quartier Glacière-Corvisart est en voie de rénovation complète : on peut déjà y voir une nouvelle unité de voisinage, très aérée. On sait d'autre part que des plans sont prêts pour la transformation complète des quartiers de Maine-Montparnasse (12 ha) et de Beaugrenelle (13 ha), mais rien n'est encore fait sur le terrain. Seule l'opération de la Défense, qui est d'ailleurs de loin la plus importante, a effectivement démarré. Il s'agit de créer, à l'ouest de la ville, au-delà du premier méandre de la Seine, un nouveau centre d'affaires, de commerce et de résidence au point de départ du grand axe de circulation qui, par le pont de Neuilly, la porte Maillot, l'Etoile et les Champs-Élysées, pénètre jusqu'au centre historique de la capitale. Le projet, qui intéresse une superficie de 800 ha, prévoit la construction de 5 000 logements et l'aménagement de 800 000 m² de bureaux, 50 000 m² de commerces, 25 ha de parcs et jardins et des aires de stationnement pour 2 000 voitures. L'ensemble doit être dominé par un gratte-ciel de 250 m de haut, occupé par des bureaux, autour duquel se répartiront des immeubles-tours de hauteur variable, destinés aux affaires et à la

résidence, et des immeubles bas affectés au commerce. Il est prévu de concentrer toute la circulation automobile en sous-sol, les piétons jouissant seuls de la circulation à l'air libre sur une immense dalle de béton ceinturant tous les immeubles. En mai 1963, les travaux étaient encore relativement peu avancés : plusieurs grands immeubles résidentiels de haut standing étaient construits sur la rive gauche de la Seine, en aval du pont de Neuilly. En remontant l'avenue Général de Gaulle vers le Rond-Point de la Défense, on pouvait voir à droite l'imposant building du nouveau siège de la Compagnie Esso, dominant la banlieue délabrée de Courbevoie et, à l'arrière-plan, la curieuse coupole en béton précontraint du Centre National des Industries et des Techniques qui doit constituer le cœur de l'ensemble. Les travaux de forage des galeries qui doivent amener la ligne de métro Vincennes-Neuilly jusqu'au Rond-Point de la Défense étaient en cours.

Nous n'avons pas voulu quitter Paris sans aller voir un très grand ensemble destiné à loger une partie de l'énorme population de la région parisienne, qui compte actuellement 8 400 000 habitants (Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise).

Sarcelles-Lochères est situé à une vingtaine de kilomètres du centre de Paris, au nord-nord-est, en bordure de la voie ferrée Paris-Bruxelles. Les premiers habitants s'y sont installés en 1956, il y en a actuellement 35 000 et on en prévoit 50 à 60 000 d'ici quatre ans. Ils'agira donc à ce moment d'une véritable ville moyenne, du moins si l'on ne considère que le chiffre de population.

La nouvelle cité s'est construite au sud du vieux bourg de Sarcelles, suivant un plan en damier. Entre les rues orthogonales, bien dégagées et bordées de pelouses, les grands immeubles collectifs qui présentent une certaine variété de hauteurs et de styles, enferment des parcs et terrains de jeux complètement isolés de la circulation automobile. En général, d'après une enquête menée auprès de 1 231 ménages⁽¹⁾, les habitants sont satisfaits de leurs logements, sauf en ce qui concerne l'insonorisation. De même, l'équipement scolaire et sportif est jugé nettement insuffisant pour une ville dont la moyenne d'âge est très basse. Il existe plusieurs centres commerciaux, exclusivement réservés aux piétons et d'aspect agréable, mais cet équipement, encore incomplet, n'a pas suivi le rythme d'accroissement de la population et l'on voit souvent des files devant les boutiques d'alimentation. D'ailleurs, d'après l'enquête citée ci-dessus, 67 % seulement des produits alimentaires, 13 % des vêtements et 12 % de l'ameublement et de l'équipement général sont achetés sur place. Le journal local insère d'ailleurs de nombreuses annonces de commerces situés dans d'autres bourgs moins importants, mais dont les fonctions sont plus équilibrées (Sarcelles, Garges, Gonesse). D'autre part, une bonne partie des achats sont faits directement à Paris par les migrants alternants qui représentent 95 % de la population active.

(1) *Sciences et Avenir*, ouvr. cit., pp. 340-341.

Sarcelles apparaît donc comme une cité-dortoir qui ne s'anime qu'à l'arrivée des trains du soir qui ramènent les travailleurs par centaines. Il faut cependant signaler que le programme complet de développement prévoit 20 000 m² de bureaux et 20 ha destinés aux petites industries. Les fonctions urbaines et l'ambiance de ville qui résulte normalement de leur exercice, n'existent encore qu'à l'état embryonnaire dans ce grand ensemble où la population de jour, en majorité féminine, se plaint de l'ennui.

Tels sont les aspects de l'aménagement urbain que nous avons pu observer en France : cités-satellites, centres directionnels, grands ensembles périphériques, rénovation de quartiers centraux, toutes ces réalisations importantes peuvent servir d'exemples à maints égards, mais constituent parfois aussi des avertissements lorsqu'elles montrent des erreurs qu'il faut se garder de rééditer. De toutes façons, il y a là matière à réflexion pour les responsables de l'aménagement de nos villes.

BIBLIOGRAPHIE RÉCENTE

- J. BASTIÉ, *Paris en l'an 2 000*, SEDIMO, Paris, 1964 et *La croissance de la banlieue parisienne*, P. U. F., Paris, 1964.
- F. CARRIÈRE et Ph. PINCHEMEL, *Le fait urbain en France. La population urbaine. Les villes de plus de 20 000 habitants*, A. Colin, Paris, 1963.
- J. F. GRAVIER, *L'aménagement du territoire et l'avenir des régions françaises*, Flammarion, Paris, 1964.
- R. LOPEZ, *L'avenir des villes*, Coll. *Construire le Monde*, R. Laffont, Paris, 1964.
- Y. LACOSTE : *Un problème complexe et débattu : les grands ensembles*, dans *Bull. de l'Assoc. de Géographes français*, n° 318-319, novembre-décembre 1963, pp. 37-46.
- Recensement de 1962. Villes de plus de 5 000 habitants. I. N. S. E. E., Paris, 1962.
- Documentation française* :
- Notes et études documentaires : n° 2708 et 2710. L'Aménagement de la région parisienne ; n° 3004. Les grands ensembles ; n° 2993. Les grandes villes françaises : Strasbourg.
 - La Documentation photographique : n° 5-244. Problèmes de la France d'aujourd'hui. Métropoles régionales, avril 1964 ; n° 5-245. Problèmes de la France d'aujourd'hui. Paris, mai 1964.
- Le phénomène urbain*, dans *Revue de l'Action populaire*, n° 165, février 1963.
- L'urbanisation* dans *Prospective*, n° 11, juin 1964.