

SCHÉMA DIRECTEUR
D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
DE LA
VILLE DE PARIS

APU 82 bio
d 5347



SOMMAIRE

	Pages
<i>Introduction générale</i>	9
PREMIÈRE PARTIE.	
Analyse de la situation actuelle et de l'évolution récente.	13
A. — <i>Population</i>	15
I. — Situation actuelle	15
II. — Evolution naturelle	18
B. — <i>Emplois et activités</i>	20
I. — Situation actuelle	20
1° Nombre des emplois.....	20
2° Activités et structures socio-professionnelles des résidents.....	21
3° La complexité des fonctions économiques parisiennes	22
II. — L'évolution économique naturelle	24
1° L'évolution générale du nombre des établissements et des actifs.....	24
2° Les conséquences sociologiques et sociales de cette évolution.....	27
C. — <i>Habitat. — Logement</i>	28
1° Etat du parc immobilier.....	28
2° La construction depuis la guerre.....	31
3° La politique de rénovation.....	32
4° Le tissu urbain	34
5° Le problème des densités et ses disparités dans le tissu parisien.....	38

	Pages
D. — <i>Déplacements et transports (situation actuelle)</i>	43
1° Fonctions urbaines intéressant les déplacements et les transports.....	43
2° Moyens actuels	47
3° Répartition actuelle des déplacements	50
4° Tendances d'évolution	52
E. — <i>Les équipements publics</i>	55
1° Equipements généraux	55
2° Equipements de secteur.....	56
3° Equipements résidentiels et de voisinage.....	58
4° Espaces verts	60
5° Eau et assainissement.....	61
F. — <i>Le zonage tel qu'il est prévu dans le plan directeur d'urbanisme de la Ville de Paris</i>	62

DEUXIÈME PARTIE.

Options	67
A. — <i>Projections démographiques</i>	69
B. — <i>Options économiques</i>	70
C. — <i>Habitat et logement. — Les options</i>	74
Les besoins en logements.....	74
Les besoins en matière de bureaux.....	74
Les besoins en matière hôtelière.....	75
D. — <i>Les équipements publics</i>	77
I. — Les grands équipements.....	77
1° Equipements généraux	77
2° Equipements majeurs de secteur.....	78
II. — Les équipements de voisinage.....	79
III. — Les espaces verts.....	80
IV. — Les besoins de Paris, hors de Paris.....	81

	Pages
E. — <i>Les options fondamentales d'urbanisme et d'aménagement</i>	82
1° Les principes d'urbanisme et d'aménagement proposés.....	82
2° La description du parti.....	83
a) Le centre historique.....	86
b) Les pôles	89
c) La couronne enveloppe.....	91
F. — <i>Zonage</i>	94
G. — <i>Déplacements et transports</i>	96
1° Assurer les migrations alternantes.....	97
2° Adapter les moyens de déplacement à la concentration des emplois tertiaires.....	100
3° Améliorer le fonctionnement des moyens internes pour permettre le développement de l'animation urbaine.....	102
4° Adaptation au développement de la technologie des transports.....	103
5° Chronologie des actions et réalisations.....	109
H. — <i>Moyens juridiques</i>	111
I. — <i>Moyens financiers</i>	113
<i>Conclusion</i>	118

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Placé, une fois encore, au carrefour de son passé et de son avenir, Paris doit préparer le siècle futur en conservant vingt siècles d'histoire.

Un don du fleuve sur une croisée de chemins, a-t-on pu écrire à propos de la capitale. La route nord-sud qui franchit la Seine au droit de la Cité est l'axe de convergence des voies en provenance du Midi méditerranéen, de l'Aquitaine et du Massif central et en direction de l'Angleterre et de l'extrémité de l'Europe occidentale.

C'est sur ces courants immémoriaux que les Romains ont posé leur quadrillage et apporté la paix latine. C'est sur cette croisée que la ville, bientôt la capitale, a développé son centre, la Cité.

L'épanouissement se poursuit du Moyen Age à l'époque classique, donnant ainsi le jour aux joyaux de la capitale : le Louvre, les Tuileries, les Invalides et le Champ-de-Mars.

Les révolutions politiques, économiques, industrielles et techniques qui suivent trouvent une expression nouvelle avec la révolution haussmannienne qui, par approches successives et tout au long de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e, a dessiné une bonne partie du Paris actuel.

*
**

En fait, si ce dernier est en voie de transformation, compte tenu de l'évolution générale et accélérée des idées et des techniques, des mécanismes et des institutions, son avenir a déjà été profilé au double échelon national et régional.

A l'échelon national, les options générales d'aménagement de l'ensemble du territoire ont été progressivement définies et arrêtées par les instances compétentes. Le phénomène de la croissance parisienne ne doit pas être isolé de l'ensemble du mouvement d'urbanisation qui touche la France

entière mais, au contraire, lui être intégré et être considéré comme la partie d'un tout. L'aménagement de la région parisienne, en général, et de Paris, en particulier, doit être confronté avec celui des autres régions de façon à ce que la complémentarité des intérêts de Paris et de la province soit utilement soulignée et fortement encouragée.

Parallèlement à ces définitions de portée nationale, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris a examiné et déterminé les conditions de développement de l'agglomération parisienne. Tout en insérant cette agglomération dans le contexte national, le schéma régional a une double incidence sur le Paris « intra-muros » : d'une part par les options qu'il prend en matière d'urbanisation à l'échelle de la région à l'extérieur du Paris « intra-muros », d'autre part par les principes qu'il pose en ce qui concerne l'avenir de la capitale elle-même.

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Ville de Paris doit donc parfaitement s'intégrer dans les orientations nationale et régionale ainsi définies et se porter garant d'un dialogue fructueux avec la province de façon à ce que l'aménagement du territoire national soit un, dans son tout et dans ses différentes composantes.

**

Il va de soi que le nouvel urbanisme parisien, tout en étant en parfaite cohérence avec les orientations nationale et régionale et tout en étant également l'expression d'une pensée créatrice, doit tirer sa substance des études et des réflexions engagées de longue date par la Ville de Paris.

En effet, le développement de Paris passé et futur est inséparable de la longue suite des décisions prises et à prendre par les élus de la capitale et mises en œuvre par ses administrateurs.

Au moment où la Ville de Paris fait l'objet d'une profonde réforme administrative, il convient de rappeler que son histoire est jalonnée par les multiples textes qui ont tenté d'ordonner les formes de son développement et d'organiser, le long de directions commandées par la géographie, son propre espace.

Elargissant, de proche en proche, le champ de son action, la Ville de Paris, dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, s'était attachée, en matière d'urbanisme, à définir une doctrine et à mettre en place des institutions. C'est ainsi que ses différentes initiatives se conjuguèrent, en 1958, pour affirmer la nécessité de mettre au point un plan directeur. Etabli en 1959, examiné avec soin par les instances gouvernementales et administratives et par le Conseil municipal de Paris, le plan directeur, adopté en 1962, fut approuvé par le décret du 6 février 1967 et mis en révision par arrêté ministériel du même jour.

De toute évidence, le plan ainsi élaboré ne doit pas être totalement remis en cause par le nouveau schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Ville de Paris.

Mais l'évolution des techniques de la planification urbaine et régionale, une meilleure appréhension des problèmes de la capitale, la fixation des options régionales pour les décennies à venir et la définition plus approfondie des grandes orientations d'aménagement du territoire à l'échelon national, justifiaient la mise en œuvre d'un nouvel examen.

Ce dernier était d'autant plus nécessaire que, devant l'accélération des mutations des villes, une loi nouvelle, la loi d'orientation foncière et urbaine, promulguée le 30 décembre 1967, apporte un nouveau cadre d'action.

Désormais, l'avenir des villes sera déterminé en deux étapes :

— un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme qui fixera les orientations fondamentales de l'aménagement, en définissant le cadre dans lequel s'exerceront les initiatives publiques et privées et qui orientera, en les coordonnant, les programmes de l'Etat, des collectivités locales et des établissements publics,

— des plans d'occupation des sols qui traduiront, en termes d'action et de règlement, les orientations du schéma directeur.

Le schéma directeur de Paris, présenté aujourd'hui, constitue l'un des premiers témoignages de cette nouvelle démarche de pensée et d'action.

Compte tenu du nombre et de la qualité de ses missions, Paris et son avenir doivent répondre à trois impératifs :

— utiliser au mieux un espace très dense, ancien et de faible étendue,
— respecter la complexité des fonctions et des structures indispensables à l'équilibre d'une grande métropole,

— maintenir l'équilibre entre son territoire et celui de sa région et, également, l'ensemble du territoire national.

C'est pourquoi il convenait :

— de procéder à une analyse de la situation existante,
— d'appréhender les perspectives d'évolution naturelle,
— d'en dégager les éléments susceptibles d'être encouragés et ceux qu'il était préférable de corriger,

II. — Évolution naturelle.

Elle est liée aux taux de natalité et de mortalité ainsi qu'aux mouvements de migration de la population.

Natalité.

Le taux de natalité de Paris, soit 14,8 ‰, est légèrement inférieur à celui de la France, soit 16,7 ‰. Depuis 1962, il a légèrement augmenté, mais il semble que ce phénomène ait été dû à l'arrivée exceptionnelle des populations plus jeunes et plus fécondes des Français d'Algérie et que, dès lors, il ne doive pas se poursuivre.

La faiblesse du taux de fécondité de la population parisienne tient principalement à la forte proportion de femmes âgées et de femmes non mariées (1).

Ainsi, malgré une forte proportion de naissances illégitimes à Paris (14 % du total en regard de 5 % en France) et le constant renouvellement de la population, par apport d'actifs jeunes, le taux de fécondité (2) et, dans une moindre mesure, le taux de natalité, demeurent beaucoup plus faibles dans la ville que dans le reste de la région ou du pays. Bien que relativement uniforme, ce phénomène connaît quelques différences selon le mode de vie et la structure par âge des habitants des divers arrondissements de Paris.

Mortalité.

Le taux de mortalité, malgré des facteurs tels que l'accroissement du niveau de vie, l'amélioration du niveau culturel, une forte densité médicale, la plus faible mortalité infantile de France, mais en raison d'une structure par âge vieillissante, tend à augmenter et approche de nos jours 11 ‰.

Légèrement supérieur au taux moyen national, il participe, comme le taux de natalité, au freinage de la croissance démographique naturelle de Paris.

Croissance naturelle.

Il résulte de ces chiffres que la croissance naturelle (natalité, décès) a atteint entre 1954 et 1962 le taux de 4,2 ‰, soit un excédent moyen de 15.000 enfants par an.

(1) En 1962, on comptait 205.000 femmes de moins de 15 ans, 648.000 femmes mariées et 637.000 femmes non mariées dont 270.000 veuves ou divorcées.

(2) Le taux de fécondité à Paris est inférieur de presque un tiers à celui du reste de la France.

Migrations.

Si faible soit-il, l'excédent des naissances de Paris compense en partie le déficit des migrations résidentielles de longue durée évalué à 106.000 personnes entre 1954 et 1962. On constate en effet que l'arrivée de jeunes gens et d'adultes jeunes est plus que compensée par le départ d'enfants de moins de 15 ans et d'adultes de plus de 30 ans. Les femmes paraissent immigrer à Paris un peu plus tôt (entre 20 et 24 ans) que les hommes dont les arrivées maximales s'étalent sur la classe d'âge de 20 à 30 ans. Pour les unes comme pour les autres, le prestige des écoles et des universités ajoute ses effets attractifs à la multitude et à la variété des emplois offerts.

A l'inverse, l'excès de départs des adultes de plus de 30 ans est la conséquence d'un continuel mouvement centrifuge des jeunes ménages vers les logements de banlieue ou, pour les personnes plus âgées, vers la province lorsqu'elles prennent leur retraite. Les très fortes émigrations de jeunes enfants présentent une évidente corrélation avec la localisation des ménages à ressources modestes dans les complexes résidentiels de la région hors Paris. De plus, le fort taux d'activité féminine à Paris justifie un phénomène complémentaire de placements en nourrice des enfants en bas âge en dehors de la ville.

Tous les arrondissements à l'exception du 12^e et du 16^e participent au mouvement de départ. Ce sont les zones résidentielles les plus denses du centre qui enregistrent les taux d'émigration les plus élevés.

Transformations sociologiques induites.

Ces différents éléments concourent à la transformation sociologique de Paris :

Le vieillissement de la population tient tout à la fois au mode de vie, au niveau de revenus, à la cherté grandissante du logement, au rejet des jeunes et notamment des jeunes ménages avec enfants des catégories sociales les plus modestes vers la banlieue proche ou lointaine et, enfin, à la fixation sur place des personnes âgées, surtout des femmes lorsqu'elles ont cessé leur activité (1).

Quant à la tendance au départ des classes ouvrières et des habitants aux revenus modestes au profit de Parisiens à revenus plus élevés (employés, cadres, professions libérales), elle semble être pour tous les arrondissements de Paris la conséquence d'une relative égalisation vers le haut de la qualité des implantations résidentielles et du desserrement des résidents dans un parc immobilier qui s'améliore (bien que lentement) en volume et en qualité.

(1) On observe, en effet, que les retours en province au moment de la retraite et notamment le départ des veuves sont de moins en moins fréquents.

Enfin, la proportion considérable et grandissante de célibataires, la faible fécondité des femmes, le nombre élevé de divorces et de naissances illégitimes, constituent, par ailleurs, autant de signes d'un comportement qui pourrait être qualifié de métropolitain puisqu'il se retrouve dans la plupart des très grandes villes du monde.

B. — EMPLOIS ET ACTIVITÉS

I. — Situation actuelle.

1° NOMBRE DES EMPLOIS.

Ville-carrefour, Paris groupait, en 1962, 1.980.000 emplois. Le nombre total des actifs résidant dans la ville s'élevait à 1.470.000.

Près de 1.250.000 d'entre eux y travaillent ; 700.000 personnes viennent de la banlieue pour compléter les effectifs nécessaires aux activités parisiennes, alors que près de 200.000 résidents travaillent hors de la capitale.

La statistique permet de chiffrer la proportion relative des salariés de chaque branche selon les grands secteurs d'activités :

Répartition des emplois (1962).

	Nombre d'emplois.	Pourcentage par rapport au total des emplois
Industrie	550.121	27,7
Services	369.804	18,6
Services publics	296.072	14,9
Commerce	251.471	12,7
Banques, assurances	177.859	9
Transports	122.780	6,2
Bâtiments, travaux publics	115.001	5,8
Hôtels, restaurants, spectacles	98.768	5
Pêche, agriculture	2.222	0,1
Total.....	1.984.098	

A l'inverse, la moitié est de Paris connaît un taux d'activité plus fort, le niveau de vie s'y trouvant plus bas et la structure par âge plus jeune.

Evolution socio-professionnelle.

S'il fallait tenter d'esquisser en quelques mots le visage socio-professionnel de Paris, la formule serait : moins d'ouvriers que dans le reste de la région ; plus d'actifs de toutes autres catégories.

En 1962, la population active de Paris comptait 19,3 % de patrons, professions libérales et cadres supérieurs, 45,2 % de classes moyennes salariées (cadres moyens et employés), 28,5 % d'ouvriers (et 42 % dans le reste de l'agglomération) et 7 % d'actifs divers. En même temps qu'elle perdait 51.000 emplois depuis 1954, la capitale se vidait d'une bonne part de ses ouvriers, perte en partie compensée par le gain en employés de bureaux, cadres moyens et supérieurs et employés de commerce.

Cette situation moyenne recouvre deux cas bien distincts :

— une zone ouest se prolongeant vers le centre qui se caractérise par une proportion plus forte de patrons et de cadres supérieurs,

— une zone est s'étendant en fer à cheval au nord et au sud qui se définit par un taux particulièrement élevé d'ouvriers et de petits salariés. Uniformément bien pourvu en employés et cadres moyens (45 % des résidents actifs), Paris paraît marqué par l'évolution rapide des effectifs de cette classe sociale.

Le desserrement industriel, l'asphyxie de l'artisanat, la cherté du logement et le coût de la rénovation sont autant de causes de cette mutation profonde de la capitale. L'emploi en modifiant le peuplement qualitatif de Paris tend à faire de cette cité la résidence privilégiée des cadres, des patrons et des employés.

3° LA COMPLEXITÉ DES FONCTIONS ÉCONOMIQUES PARISIENNES.

La fonction commerciale et marchande.

Paris, carrefour naturel de voies terrestres et fluviales, a été exploité au mieux. Favorisée par la présence d'un pouvoir politique centralisé et la concentration des hommes et des richesses de France, la localisation de bien des industries n'a pas d'autre origine que cette remarquable facilité d'accès des matières de base et de sorties des produits fabriqués.

Les grandes gares constituent de précieux pôles de passages : 21 millions de tonnes de trafic marchandises et 61 millions de voyageurs chaque année. Le port de Paris, avec un trafic actuel de 20 millions de tonnes, 35 millions vers 1975, en est un autre. Les deux aéroports ont enregistré, en 1966, 7.620.000 passages de voyageurs. Quant aux transports routiers, ils connaissent un trafic intense puisque plus de 6 % des actifs travaillant à Paris y sont employés.

La capitale absorbe un mouvement de 6 millions de consommateurs pour ses commerces correspondant à une concentration de 10 % des établissements commerciaux français et de plus de 20 % des salariés. Avec 12,7 % d'actifs et 18,6 % dans « les services personnels », la fonction commerciale de Paris représente près du tiers des emplois qui y sont implantés.

La vocation industrielle.

Paris a grandi comme une ville ayant une activité économique propre et non pas grâce à une spécialisation excessive de son rôle de capitale ; l'industrie y a toujours tenu une place notable : 27,7 % des actifs s'y consacrent et même 33,5 % si l'on y inclut le secteur un peu particulier du bâtiment et des travaux publics.

Par rapport à l'ensemble de la France, la Ville de Paris renferme environ 12 % des salariés industriels avec des proportions variables suivant les branches : 5 % de l'industrie alimentaire, 10 % de la métallurgie, 11 % de la construction et des travaux publics, 12 % de la chimie, de l'habillement et du travail du textile, 16 % des industries diverses. Dans le domaine industriel, la situation de Paris est tout à fait analogue à celle de Londres par rapport à la Grande-Bretagne.

La fonction d'impulsion et de commandement.

Paris exerce cette fonction de diverses manières. Tout d'abord, par l'importance du secteur administratif qui comprenait, en 1962, 275.400 personnes ainsi réparties :

Administration nationale	37,5 %
Administration régionale	12,5 %
Administration départementale	21,5 %
Administration locale	28,5 %

Les effectifs de la fonction publique et des services publics correspondent à un pourcentage de 14,9 % par rapport au total des actifs.

Mais Paris exerce également sa prééminence et ses fonctions d'orientation et d'impulsion par le jeu des institutions financières : grandes banques, grandes compagnies d'assurances ont toutes ou presque leur siège à Paris et emploient 9 % des actifs.

La fonction d'accueil et de tourisme.

Les richesses artistiques et les curiosités de la capitale y attirent de nombreux touristes, provinciaux et étrangers. Ces attraits liés aux fonctions politiques, économiques et universitaires justifient depuis quelques années un développement non seulement des voyages de loisir mais du tourisme d'affaires et d'études.

L'afflux des touristes alimente une industrie hôtelière importante (plus de 130.000 actifs employés dans les hôtels, cafés et restaurants), mais encore sous-équipée.

Selon le Commissariat au tourisme, il manquerait actuellement au moins 4.000 chambres. Mais, cette estimation, qui se limite au seul déficit actuel, risque d'être largement sous-évaluée, eu égard aux prévisions de développement des transports aériens et au rôle de carrefour international que Paris semble devoir assumer.

**

Il est nécessaire de souligner que l'ensemble de ces fonctions forment un tout, qu'il est souvent difficile de préciser où commence l'industrie et où finit le commerce, où s'achève la recherche et où débute la production, quelle étiquette « secondaire » ou « tertiaire » il faut poser sur certaines de ces fonctions.

II. — L'évolution économique naturelle.

Pour échapper aux aléas de la conjoncture et aux variations accidentelles, les changements de la structure de l'emploi ont été étudiés sur deux périodes successives : 1954-1962 et 1962-1966.

1° ÉVOLUTION GÉNÉRALE DU NOMBRE DES ÉTABLISSEMENTS ET DES ACTIFS.

On constate, tout d'abord, une régression globale marquée et continue du nombre des établissements. Entre 1962 et 1966, 30.000 établissements ont disparu, soit 14,5 %. En outre, on enregistre une légère diminution du

nombre total des actifs entre 1954 et 1962 : 17.000 personnes en moins (0,9 %). Par contre, entre 1962 et 1966, un progrès très faible de 2.396 actifs est observé.

Sur un plan général, les variations étant en valeur relative assez faibles, on peut donc conclure à une certaine stabilité globale du nombre de personnes employées, mais à un net mouvement de concentration des entreprises parisiennes encore très artisanales dans de nombreux domaines. Si la concentration du nombre des entreprises peut traduire une tendance bénéfique à la modernisation, le mouvement des emplois nécessite une attention vigilante.

La régression de l'activité industrielle.

Les besoins de desserrement, la recherche d'emplacements mieux adaptés sur le plan fonctionnel, et la décentralisation font que d'assez nombreux établissements industriels ont quitté la capitale. Entre 1962 et 1966, on a recensé 222 demandes de départ de Paris vers la banlieue et, entre 1950 et 1963, 678 opérations de décentralisation vers la province ont été observées. L'industrie parisienne, qui avait déjà perdu 54.000 salariés en huit ans (1954-1962), en a perdu encore 61.000 en quatre ans (de 1962 à 1966). En même temps, entre 1962 et 1966, 12.857 établissements industriels quittaient la région.

Si l'industrie chimique est marquée par une concentration particulièrement importante des établissements, certains secteurs ont été sensibles à la désindustrialisation de Paris : la confection et le travail des tissus qui ont perdu le quart de leurs effectifs, soit 21.393 salariés, la construction automobile où 10.478 salariés ont disparu, sans compter une perte de 15 à 30 % des effectifs dans toutes les industries dites « parisiennes ».

Cependant, quelques secteurs de détail font exception à la règle du recul général : la transformation des matières plastiques où le nombre des établissements et des salariés est également en progrès, les constructions aéronautiques (majoration de 35 % des effectifs), les industries de précision, l'horlogerie et l'optique (plus 14 %), la céramique, le tabac et les allumettes (plus 11 %), l'industrie chimique dans son ensemble (plus 5 %), l'industrie du lait (plus 25 %), la presse et l'édition (plus 2,5 %). Au total, ces branches ont gagné 14.000 salariés.

Pour une population active de salariés industriels de 604.500 personnes en 1954 (non compris le bâtiment et les travaux publics), le bilan se solde par une diminution de 20 % en douze ans. Il ne s'agit ici que des emplois réellement industriels, à l'exclusion des activités de bureaux du secteur secondaire, qui sont en augmentation, et qui, dans un bilan global, compensent en partie la diminution ainsi observée.

L'accroissement des activités tertiaires.

Les enquêtes passées ou en cours permettent d'affirmer les progrès récents de l'ensemble des activités tertiaires parisiennes (1). La situation est différente selon les grands secteurs.

Celui des transports est pratiquement stabilisé avec même une sensible diminution des effectifs relatifs aux transports routiers. La croissance du commerce reste faible, mais s'accompagne d'une modernisation des structures par concentration des établissements (diminution de 18 % de leur nombre). Toutefois, la catégorie particulière des commerces multiples qui couvre magasins populaires et libres-services, a fait des grands progrès, aussi bien en effectifs (+ 5.939 personnes) qu'en nombre d'établissements (+ 179).

On enregistre par contre, une croissance très faible du nombre de personnes employées par l'hôtellerie, les restaurants et les débits de boissons avec diminution du nombre d'établissements.

Les activités financières, quant à elles, connaissent une progression certaine. Si les assurances voient diminuer le nombre de leurs implantations, elles enregistrent le plus gros gain de salariés entre 1962 et 1966, soit 12.808 personnes (+ 25,7 % du total). Les banques également subissent un sensible progrès tant en ce qui concerne le nombre des implantations que celui des salariés, mais plus limité pour ces derniers (1 %). Ces progrès ont été à peu près réguliers depuis 1954.

Les activités très spécialisées comme la cession et la gestion des biens, les intermédiaires et les auxiliaires du commerce et de l'industrie se classent au deuxième rang parmi les gains en nombre absolu de salariés (6.962 personnes de plus, soit un accroissement de 13 %). Enfin, les emplois publics se sont accrus pour la période 1962-1966 de façon assez impressionnante, qui tient au développement de l'Administration et des services. Les collectivités locales ont augmenté leurs effectifs de 25 % et les emplois administratifs de l'Etat de 19 %. Au total, les progrès ont été de 20 % de la masse initiale des effectifs.

L'ensemble de cette évolution du tertiaire ne comporte qu'un secteur très sensiblement régressif : celui des spectacles qui perd 13,5 % de ses effectifs et qui subit une crise grave, sans doute du fait des progrès de la télévision concurrente, mais aussi par l'inadaptation des formules actuelles de spectacles à la vie moderne.

(1) Fichier des établissements industriels et commerciaux de l'I.N.S.E.E. : dépouillement 1962 et 1966. Chiffres du recensement de 1954 et du recensement de 1962. Enquête du B.E.P.E.T. Dépouillement des fiches des services de la main-d'œuvre du Ministère du Travail. Enquêtes sur le tertiaire parisien actuellement en cours à l'Atelier d'urbanisme de la Ville de Paris. Recensement sur la fonction publique de 1956 et de 1962. Diverses enquêtes locales.

La conclusion de cet examen des activités tertiaires est donc en apparence satisfaisante. Pourtant, entre 1962 et 1966, les gains totaux n'ont été que de 25.000 personnes dans le secteur privé et de 20.000 dans le secteur public. Cela ne fait au total qu'une croissance d'emplois de 45.000 personnes au moment où l'industrie connaît une régression de 61.000 emplois. Le bilan de l'emploi parisien paraît donc légèrement négatif au cours des années qui viennent de s'écouler.

2° LES CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES ET SOCIALES DE CETTE ÉVOLUTION.

Le mouvement vers l'ouest.

Le centre des affaires a tendance à se déplacer vers l'ouest depuis plus d'un siècle. Il occupait, autrefois, une partie des 3^e et 4^e arrondissements. Actuellement l'est des 1^{er} et 2^e arrondissements commence à lui échapper tandis qu'il gagne du terrain dans le nord du 16^e et dans l'ouest du 17^e et se propage même au-delà des limites de Paris en direction de la Défense. L'étude des sociétés d'assurances dont les activités se sont très fortement développées, surtout depuis 1860, fournit un excellent exemple de ce glissement. En 1899, on en comptait 10 % dans le 1^{er} arrondissement : il n'y en a plus que 2 %. Dans le 2^e, les pourcentages sont passés de 46 à 26 au cours de la même période. Dans le 8^e, au contraire, on a enregistré un accroissement de 5 à 16,8 % et dans le 9^e de 27 à 48 %.

L'hypertrophie du centre.

En dépit de ce mouvement vers l'ouest des affaires, l'hypertrophie du centre s'accuse. Nombre d'appartements sont transformés en bureaux. De vieilles habitations cèdent la place à des immeubles d'activité. L'ensemble des arrondissements centraux abrite 600.000 emplois, soit deux fois et demie plus que d'habitants. Un tiers des migrants quotidiens parisiens y déferle, soit en provenance des autres quartiers de Paris (268.000 travailleurs), soit de banlieue (277.000).

Cette étonnante concentration présente peut-être quelques avantages sur le plan de l'activité nationale. Elle a néanmoins ses revers : la tendance au dépeuplement qui vide les quartiers d'affaires de leurs résidents et, en dehors de quelques artères d'animation, qui tend à priver de vie un grand nombre de rues dès qu'arrive la nuit ; la congestion des transports aux heures de pointe qui résulte des migrations domicile-travail des actifs et, tout au long de la journée, des déplacements de clientèle attirée par les magasins et entreprises ; enfin, l'augmentation de la pollution atmosphérique.

C. — HABITAT. — LOGEMENT

Sur les 8.680 hectares de la superficie de Paris (bois de Boulogne et bois de Vincennes exclus), l'habitat ne couvre que 2.600 hectares (30 %), l'emprise de la voirie publique 2.050 hectares (24 %). Les 46 % restant sont répartis comme suit :

- édifices et bâtiments publics, 1.094 hectares, soit 12,6 %,
- industries et dépôts, 769 hectares, soit 8,8 %,
- S.N.C.F., 521 hectares, soit 6 %,
- commerce, 377 hectares, soit 4,3 %,
- espaces libres publics (parcs, stades, jardins), 445 hectares, soit 5,1 %,
- cimetières, 111 hectares, soit 1,2 %,
- eaux et divers, 713 hectares, soit 8 %.

Calculée sur la surface totale de Paris, la densité d'habitat est déjà considérable. Mais, ramenée à l'espace qu'il occupe effectivement, sa densité atteint 1.057 habitants à l'hectare et se trouve, en réalité, aggravée par une fort mauvaise utilisation du sol.

1° UN PARC IMMOBILIER MÉDIOCRE, VÉTUSTE, DISPARATE.

Le parc immobilier est caractérisé par l'âge élevé des logements des arrondissements centraux, l'absence de confort et la taille réduite d'une très grande proportion de logements, l'importance de la demande non satisfaite, la diversité des situations entre arrondissements.

Age du logement.

Sur un ensemble de près de 1.200.000 logements en 1962, 27,5 % datent d'avant 1871. En fait, cette moyenne recouvre des différences géographiques considérables puisque la proportion de vieux immeubles dépasse 76 % dans les quatre premiers arrondissements, atteint même 85 % dans le 2^e, mais reste inférieure à 16 % dans les 13^e, 14^e, 15^e, 16^e, 19^e et 20^e.

Quant aux logements construits depuis 1948, ils ne représentent que 6,5 % du total des logements de Paris et sont presque exclusivement implantés dans la couronne des arrondissements périphériques : 0,7 % seulement des constructions nouvelles sont situées dans le 4^e contre plus de 12 % dans chacun des 13^e, 15^e et 16^e arrondissements.

Pratiquement, le groupe de logements les plus anciens ne « bouge » pas et se trouve là où les densités d'habitat et d'emploi sont les plus élevées. D'autre part, bon nombre des 29.000 immeubles antérieurs à 1871, non seulement ne répondent pas aux critères de confort et de commodité aujourd'hui exigibles, mais sont dans un état de vétusté et de délabrement irrémédiables.

Le confort.

Le niveau de confort des logements situe assez mal la capitale française parmi les autres villes.

L'eau courante est présente dans 84 % des logements à Paris, ce pourcentage variant de 80 % environ dans le 2^e et le 8^e, à 94,5 % dans le 15^e. Les water-closets existent à l'intérieur de seulement 50,5 % des logements, taux passant de 28 % dans le 2^e à 75,8 % dans le 16^e. Quant aux sanitaires, on passe de 20,3 % toujours dans le 2^e, à 66,8 % dans le 16^e.

La synthèse de ces divers indices, en fournissant la mesure du degré d'inconfort des logements montre que ce dernier est en liaison directe avec l'ancienneté de l'habitat.

La taille des logements.

En 1962, on comptait plus d'un quart de logements non meublés d'une pièce (1), moins de 20 % de deux pièces, à peu près autant de trois pièces. La situation s'améliore peu avec les constructions récentes puisque la proportion des logements de deux pièces et moins est pratiquement restée la même depuis 1954.

Sans doute faut-il observer que 67,7 % des ménages sont composés de deux personnes au moins. Mais, en l'état actuel, c'est le logement qui pèse sur les caractères de la population et non l'inverse.

De même explique-t-il, par sa taille ou son degré de confort, la dissymétrie de peuplement entre l'est ou le vieux centre et les « beaux quartiers » : 70 % de logements de deux pièces et moins dans les 2^e, 3^e, 11^e, 18^e, 19^e et 20^e arrondissements, contre 38 % de plus de quatre pièces dans le 16^e et plus de 25 % dans le 7^e et le 8^e. Le critère ne préjuge évidemment pas la dimension des pièces dans chaque logement ni les différences enregistrées entre un H.L.M. du 18^e et un appartement de haut confort du 16^e.

Dans l'ensemble, Paris est en majorité une ville de petits logements, petits par le nombre de pièces, petits par la superficie de ces pièces.

(1) Pour les meublés : 90 % (un Parisien sur 10 habite un meublé).

Le taux d'occupation des logements.

A la médiocrité s'ajoute le phénomène de surpeuplement : 2,3 % de logements (27.320) sont très surpeuplés et 9,3 % (112.040) le sont légèrement. Mais là encore force est de constater les écarts assez sensibles entre les 2^e (15 %), 19^e (15,4 %), 4^e, 11^e, 12^e, 13^e et 20^e arrondissements et les 7^e, 9^e et 16^e où le taux de surpeuplement est inférieur à 9 %.

Cela n'exclut pas un phénomène simultané de sous-peuplement d'autant plus élevé que les zones d'habitat correspondent aux couches favorisées de la population : 8 % dans le 2^e, mais 39,9 % dans le 16^e.

La confirmation d'une utilisation défectueuse du patrimoine logements de Paris se trouve aggravée par la coexistence de plusieurs « patrimoines » relativement imperméables les uns aux autres et illustrée par le croisement de la composition des logements avec celle des ménages : en effet, si 11,7 % des ménages de une personne disposent de 3 pièces ou plus, 41,8 % des ménages de quatre personnes vivent dans des logements de 2 pièces ou moins.

Faut-il alors considérer que la politique des loyers, telle qu'elle résulte de la législation de 1948, ne parvient pas à fournir de solutions d'ensemble.

Doit-on stigmatiser l'insuffisance générale du nombre de logements (1) qui condamne trop de gens à vivre en chambres meublées, en hôtels au mois ou en garnis à des prix prohibitifs ? Convient-il de mettre en relief les incidences de la surcharge foncière dans une ville comme Paris, lesquelles contribuent à ne favoriser la construction que sous la forme de copropriété ? Il semble bien que ce soit l'ensemble de ces phénomènes qui intervienne selon des mécanismes et dosages complexes résultant pour l'essentiel de l'impossibilité d'ajuster l'offre à la demande de logements.

Sur le plan géographique, la pénurie se marque par une opposition flagrante entre l'est et l'ouest de Paris : le surpeuplement est deux fois et demie moins élevé dans le 16^e que dans le centre ou dans l'est et le sous-peuplement huit fois plus répandu dans le 16^e que dans le 2^e. Dès lors, on observe qu'il n'y a pas toujours coïncidence entre le niveau des densités par quartier et le surpeuplement. C'est ainsi que plusieurs zones de l'est parisien à implantation industrielle étendue abritent une population ouvrière, fortement concentrée dans de petits espaces résidentiels plantés d'immeubles médiocres et souvent insalubres.

(1) On comptait au recensement de 1954, 103,8 personnes pour 100 pièces, et en 1962, légère amélioration, 100,2 personnes pour 100 pièces avec toujours les distorsions locales allant de 116 personnes dans le 2^e arrondissement à 81 dans le 16^e.

2° LA CONSTRUCTION DEPUIS LA GUERRE.

Dans les années d'immédiat après guerre, l'effort national a essentiellement porté sur la reconstruction. De ce fait, la construction à Paris fut pratiquement inexistante. Pour un ensemble d'environ 1.200.000 logements existant en 1945, on avait construit seulement 6.000 logements neufs à la fin 1953.

De 1954 à 1964, près de 100.000 logements furent construits.

Depuis, le rythme de construction est resté sensiblement constant. Mais un certain déséquilibre se maintient entre la qualité de l'offre et celle de la demande, notamment dans le domaine des logements sociaux.

Dès lors, la mévente et la crise du logement ne peuvent que se superposer : depuis deux ans, l'offre de logements construits dépasse la demande dans les mêmes catégories, alors que la demande potentielle des couches de population à revenus moyens ou faibles ne trouve pas de contrepartie à son niveau de solvabilité. Un corollaire de cette constatation ressortit au privilège dont jouit l'ouest de Paris par rapport aux quartiers vétustes du centre : sur les 100.000 logements construits de 1954 à 1964, 35 % l'ont été dans le 15^e et le 16^e, et 0,66 % dans les quatre premiers arrondissements.

Au total, le taux de renouvellement des immeubles est faible. Il l'est d'autant plus que le patrimoine résidentiel renferme une forte proportion de logements vieux et inconfortables. D'autre part, il est bon de considérer le bilan des constructions qui ont été faites à l'emplacement des chantiers de démolitions (17.000) à la lumière des distorsions qui se produisent entre le niveau de clientèle des immeubles détruits et celui auquel s'adressent les reconstructions.

Sachant que nombre des salaires annuels de Parisiens sont inférieurs à 10.000 F, on ne peut que souligner le décalage entre la répartition des revenus et celle des logements nouvellement construits : 9,1 % d'H.L.M., 47,4 % de logements avec primes et 43,5 % de logements non primés, terminés en 1965-1966. Très souvent, la difficulté à reloger les ménages à petits budgets se traduit (1) par l'éloignement des personnes seules ou à faibles salaires (relogement en banlieue), l'éviction des jeunes ménages à famille nombreuse, le maintien fort aléatoire de certaines catégories de personnes âgées et la modification des structures socio-professionnelles des résidents parisiens.

L'analyse des processus de démolition et reconstruction de logements donne la clef de l'évolution naturelle de l'urbanisme parisien. La démolition spontanée a lieu là où les densités sont encore assez faibles et la plus-value sur les nouvelles constructions considérable alors qu'on ne démolit

(1) Enquêtes faites au Centre de recherches de la région parisienne sous la direction de J. Beaujeu-Garnier.

pas, sauf cas de péril, là où les densités sont très élevées et le parc le plus ancien. Dans le même sens, la démolition spontanée de logements à but lucratif paraît conduire à une densification mal contrôlée. A l'inverse, la démolition consécutive à des opérations de rénovation se traduit plutôt par une légère baisse de densité, l'ensemble des mouvements sur logements se traduisant, de 1954 à 1965, par un accroissement net de 70.000 logements, soit une croissance annuelle moyenne de 0,5 % du parc parisien total.

Ces modifications entraînent un très léger déplacement du centre de gravité du parc vers le sud-ouest et une légère diminution du taux d'occupation moyen des logements (2,42 personnes en 1954, 2,36 en 1962).

En résumé, l'évolution du parc immobilier parisien reflète encore trop les mécanismes du marché : laissé à lui-même, le mécanisme foncier accentue les pressions à la rentabilisation entraînant ici le pourrissement et là une rénovation spéculative ; et, tandis que les pouvoirs publics, par des opérations de rénovation financièrement déficitaires, s'efforcent de diminuer les densités élevées de l'est et du sud-est de la ville, l'initiative privée, à l'occasion d'opérations diffuses et bénéficiaires, densifie l'ouest et le sud-ouest.

On assiste, parallèlement, à une transformation importante de logements en bureaux, dont le nombre évolue de façon sensible suivant les sources d'information : entre 3.000 et 18.000 dans la décennie 1954-1964, dont le tiers aurait été effectué dans les 8^e, 16^e et 9^e arrondissements. La ponction ainsi effectuée sur un parc logement déjà insuffisant pourrait s'élever, en définitive, à 17,5 % des constructions annuelles.

3° LA POLITIQUE DE RÉNOVATION.

Il s'est d'abord agi de s'attaquer aux taudis déjà recensés comme tels en 1918 puis, dans une perspective plus large, de mener une politique de reconstruction des quartiers dépourvus d'équipements et aux espaces mal organisés.

Le plan directeur de Paris, mis en révision en 1967, présentait un tableau des 17 îlots insalubres à détruire en première urgence, s'étendant sur 259 ha 8 et habités par 180.000 personnes en 1954. Sur ces 17 îlots, 8 ont été attaqués et traités, soit en rénovation, soit en restauration (deux d'entre eux), mais l'effort principal a porté sur les îlots n^{os} 4, 7, 11 et 13. En outre, 12 îlots, qui n'apparaissent pas dans cette liste des zones les plus insalubres, ont été inscrits à des programmes de rénovation au titre d'opérations d'urbanisme liées aux opérations précédentes.

Au rythme actuel de la rénovation et compte tenu du double problème de la récupération d'espaces verts et de la décongestion des quartiers à trop forte densité, cette politique doit être poursuivie, mais ne saurait

Le taux d'occupation des logements.

A la médiocrité s'ajoute le phénomène de surpeuplement : 2,3 % de logements (27.320) sont très surpeuplés et 9,3 % (112.040) le sont légèrement. Mais là encore force est de constater les écarts assez sensibles entre les 2^e (15 %), 19^e (15,4 %), 4^e, 11^e, 12^e, 13^e et 20^e arrondissements et les 7^e, 9^e et 16^e où le taux de surpeuplement est inférieur à 9 %.

Cela n'exclut pas un phénomène simultané de sous-peuplement d'autant plus élevé que les zones d'habitat correspondent aux couches favorisées de la population : 8 % dans le 2^e, mais 39,9 % dans le 16^e.

La confirmation d'une utilisation défectueuse du patrimoine logements de Paris se trouve aggravée par la coexistence de plusieurs « patrimoines » relativement imperméables les uns aux autres et illustrée par le croisement de la composition des logements avec celle des ménages : en effet, si 11,7 % des ménages de une personne disposent de 3 pièces ou plus, 41,8 % des ménages de quatre personnes vivent dans des logements de 2 pièces ou moins.

Faut-il alors considérer que la politique des loyers, telle qu'elle résulte de la législation de 1948, ne parvient pas à fournir de solutions d'ensemble.

Doit-on stigmatiser l'insuffisance générale du nombre de logements (1) qui condamne trop de gens à vivre en chambres meublées, en hôtels au mois ou en garnis à des prix prohibitifs ? Convient-il de mettre en relief les incidences de la surcharge foncière dans une ville comme Paris, lesquelles contribuent à ne favoriser la construction que sous la forme de copropriété ? Il semble bien que ce soit l'ensemble de ces phénomènes qui intervienne selon des mécanismes et dosages complexes résultant pour l'essentiel de l'impossibilité d'ajuster l'offre à la demande de logements.

Sur le plan géographique, la pénurie se marque par une opposition flagrante entre l'est et l'ouest de Paris : le surpeuplement est deux fois et demie moins élevé dans le 16^e que dans le centre ou dans l'est et le sous-peuplement huit fois plus répandu dans le 16^e que dans le 2^e. Dès lors, on observe qu'il n'y a pas toujours coïncidence entre le niveau des densités par quartier et le surpeuplement. C'est ainsi que plusieurs zones de l'est parisien à implantation industrielle étendue abritent une population ouvrière, fortement concentrée dans de petits espaces résidentiels plantés d'immeubles médiocres et souvent insalubres.

(1) On comptait au recensement de 1954, 103,8 personnes pour 100 pièces, et en 1962, légère amélioration, 100,2 personnes pour 100 pièces avec toujours les distorsions locales allant de 116 personnes dans le 2^e arrondissement à 81 dans le 16^e.

Pratiquement, le groupe de logements les plus anciens ne « bouge » pas et se trouve là où les densités d'habitat et d'emploi sont les plus élevées. D'autre part, bon nombre des 29.000 immeubles antérieurs à 1871, non seulement ne répondent pas aux critères de confort et de commodité aujourd'hui exigibles, mais sont dans un état de vétusté et de délabrement irrémédiables.

Le confort.

Le niveau de confort des logements situe assez mal la capitale française parmi les autres villes.

L'eau courante est présente dans 84 % des logements à Paris, ce pourcentage variant de 80 % environ dans le 2^e et le 8^e, à 94,5 % dans le 15^e. Les water-closets existent à l'intérieur de seulement 50,5 % des logements, taux passant de 28 % dans le 2^e à 75,8 % dans le 16^e. Quant aux sanitaires, on passe de 20,3 % toujours dans le 2^e, à 66,8 % dans le 16^e.

La synthèse de ces divers indices, en fournissant la mesure du degré d'inconfort des logements montre que ce dernier est en liaison directe avec l'ancienneté de l'habitat.

La taille des logements.

En 1962, on comptait plus d'un quart de logements non meublés d'une pièce (1), moins de 20 % de deux pièces, à peu près autant de trois pièces. La situation s'améliore peu avec les constructions récentes puisque la proportion des logements de deux pièces et moins est pratiquement restée la même depuis 1954.

Sans doute faut-il observer que 67,7 % des ménages sont composés de deux personnes au moins. Mais, en l'état actuel, c'est le logement qui pèse sur les caractères de la population et non l'inverse.

De même explique-t-il, par sa taille ou son degré de confort, la dissymétrie de peuplement entre l'est ou le vieux centre et les « beaux quartiers » : 70 % de logements de deux pièces et moins dans les 2^e, 3^e, 11^e, 18^e, 19^e et 20^e arrondissements, contre 38 % de plus de quatre pièces dans le 16^e et plus de 25 % dans le 7^e et le 8^e. Le critère ne préjuge évidemment pas la dimension des pièces dans chaque logement ni les différences enregistrées entre un H.L.M. du 18^e et un appartement de haut confort du 16^e.

Dans l'ensemble, Paris est en majorité une ville de petits logements, petits par le nombre de pièces, petits par la superficie de ces pièces.

(1) Pour les meublés : 90 % (un Parisien sur 10 habite un meublé).

Le taux d'occupation des logements.

A la médiocrité s'ajoute le phénomène de surpeuplement : 2,3 % de logements (27.320) sont très surpeuplés et 9,3 % (112.040) le sont légèrement. Mais là encore force est de constater les écarts assez sensibles entre les 2^e (15 %), 19^e (15,4 %), 4^e, 11^e, 12^e, 13^e et 20^e arrondissements et les 7^e, 9^e et 16^e où le taux de surpeuplement est inférieur à 9 %.

Cela n'exclut pas un phénomène simultané de sous-peuplement d'autant plus élevé que les zones d'habitat correspondent aux couches favorisées de la population : 8 % dans le 2^e, mais 39,9 % dans le 16^e.

La confirmation d'une utilisation défectueuse du patrimoine logements de Paris se trouve aggravée par la coexistence de plusieurs « patrimoines » relativement imperméables les uns aux autres et illustrée par le croisement de la composition des logements avec celle des ménages : en effet, si 11,7 % des ménages de une personne disposent de 3 pièces ou plus, 41,8 % des ménages de quatre personnes vivent dans des logements de 2 pièces ou moins.

Faut-il alors considérer que la politique des loyers, telle qu'elle résulte de la législation de 1948, ne parvient pas à fournir de solutions d'ensemble.

Doit-on stigmatiser l'insuffisance générale du nombre de logements (1) qui condamne trop de gens à vivre en chambres meublées, en hôtels au mois ou en garnis à des prix prohibitifs ? Convient-il de mettre en relief les incidences de la surcharge foncière dans une ville comme Paris, lesquelles contribuent à ne favoriser la construction que sous la forme de copropriété ? Il semble bien que ce soit l'ensemble de ces phénomènes qui intervienne selon des mécanismes et dosages complexes résultant pour l'essentiel de l'impossibilité d'ajuster l'offre à la demande de logements.

Sur le plan géographique, la pénurie se marque par une opposition flagrante entre l'est et l'ouest de Paris : le surpeuplement est deux fois et demie moins élevé dans le 16^e que dans le centre ou dans l'est et le sous-peuplement huit fois plus répandu dans le 16^e que dans le 2^e. Dès lors, on observe qu'il n'y a pas toujours coïncidence entre le niveau des densités par quartier et le surpeuplement. C'est ainsi que plusieurs zones de l'est parisien à implantation industrielle étendue abritent une population ouvrière, fortement concentrée dans de petits espaces résidentiels plantés d'immeubles médiocres et souvent insalubres.

(1) On comptait au recensement de 1954, 103,8 personnes pour 100 pièces, et en 1962, légère amélioration, 100,2 personnes pour 100 pièces avec toujours les distorsions locales allant de 116 personnes dans le 2^e arrondissement à 81 dans le 16^e.

2° LA CONSTRUCTION DEPUIS LA GUERRE.

Dans les années d'immédiat après guerre, l'effort national a essentiellement porté sur la reconstruction. De ce fait, la construction à Paris fut pratiquement inexistante. Pour un ensemble d'environ 1.200.000 logements existant en 1945, on avait construit seulement 6.000 logements neufs à la fin 1953.

De 1954 à 1964, près de 100.000 logements furent construits.

Depuis, le rythme de construction est resté sensiblement constant. Mais un certain déséquilibre se maintient entre la qualité de l'offre et celle de la demande, notamment dans le domaine des logements sociaux.

Dès lors, la mévente et la crise du logement ne peuvent que se superposer : depuis deux ans, l'offre de logements construits dépasse la demande dans les mêmes catégories, alors que la demande potentielle des couches de population à revenus moyens ou faibles ne trouve pas de contrepartie à son niveau de solvabilité. Un corollaire de cette constatation ressortit au privilège dont jouit l'ouest de Paris par rapport aux quartiers vétustes du centre : sur les 100.000 logements construits de 1954 à 1964, 35 % l'ont été dans le 15^e et le 16^e, et 0,66 % dans les quatre premiers arrondissements.

Au total, le taux de renouvellement des immeubles est faible. Il l'est d'autant plus que le patrimoine résidentiel renferme une forte proportion de logements vieux et inconfortables. D'autre part, il est bon de considérer le bilan des constructions qui ont été faites à l'emplacement des chantiers de démolitions (17.000) à la lumière des distorsions qui se produisent entre le niveau de clientèle des immeubles détruits et celui auquel s'adressent les reconstructions.

Sachant que nombre des salaires annuels de Parisiens sont inférieurs à 10.000 F, on ne peut que souligner le décalage entre la répartition des revenus et celle des logements nouvellement construits : 9,1 % d'H.L.M., 47,4 % de logements avec primes et 43,5 % de logements non primés, terminés en 1965-1966. Très souvent, la difficulté à reloger les ménages à petits budgets se traduit (1) par l'éloignement des personnes seules ou à faibles salaires (relogement en banlieue), l'éviction des jeunes ménages à famille nombreuse, le maintien fort aléatoire de certaines catégories de personnes âgées et la modification des structures socio-professionnelles des résidents parisiens.

L'analyse des processus de démolition et reconstruction de logements donne la clef de l'évolution naturelle de l'urbanisme parisien. La démolition spontanée a lieu là où les densités sont encore assez faibles et la plus-value sur les nouvelles constructions considérable alors qu'on ne démolit

(1) Enquêtes faites au Centre de recherches de la région parisienne sous la direction de J. Beaujeu-Garnier.

pas, sauf cas de péril, là où les densités sont très élevées et le parc le plus ancien. Dans le même sens, la démolition spontanée de logements à but lucratif paraît conduire à une densification mal contrôlée. A l'inverse, la démolition consécutive à des opérations de rénovation se traduit plutôt par une légère baisse de densité, l'ensemble des mouvements sur logements se traduisant, de 1954 à 1965, par un accroissement net de 70.000 logements, soit une croissance annuelle moyenne de 0,5 % du parc parisien total.

Ces modifications entraînent un très léger déplacement du centre de gravité du parc vers le sud-ouest et une légère diminution du taux d'occupation moyen des logements (2,42 personnes en 1954, 2,36 en 1962).

En résumé, l'évolution du parc immobilier parisien reflète encore trop les mécanismes du marché : laissé à lui-même, le mécanisme foncier accentue les pressions à la rentabilisation entraînant ici le pourrissement et là une rénovation spéculative ; et, tandis que les pouvoirs publics, par des opérations de rénovation financièrement déficitaires, s'efforcent de diminuer les densités élevées de l'est et du sud-est de la ville, l'initiative privée, à l'occasion d'opérations diffuses et bénéficiaires, densifie l'ouest et le sud-ouest.

On assiste, parallèlement, à une transformation importante de logements en bureaux, dont le nombre évolue de façon sensible suivant les sources d'information : entre 3.000 et 18.000 dans la décennie 1954-1964, dont le tiers aurait été effectué dans les 8^e, 16^e et 9^e arrondissements. La ponction ainsi effectuée sur un parc logement déjà insuffisant pourrait s'élever, en définitive, à 17,5 % des constructions annuelles.

3° LA POLITIQUE DE RÉNOVATION.

Il s'est d'abord agi de s'attaquer aux taudis déjà recensés comme tels en 1918 puis, dans une perspective plus large, de mener une politique de reconstruction des quartiers dépourvus d'équipements et aux espaces mal organisés.

Le plan directeur de Paris, mis en révision en 1967, présentait un tableau des 17 îlots insalubres à détruire en première urgence, s'étendant sur 259 ha 8 et habités par 180.000 personnes en 1954. Sur ces 17 îlots, 8 ont été attaqués et traités, soit en rénovation, soit en restauration (deux d'entre eux), mais l'effort principal a porté sur les îlots n^{os} 4, 7, 11 et 13. En outre, 12 îlots, qui n'apparaissent pas dans cette liste des zones les plus insalubres, ont été inscrits à des programmes de rénovation au titre d'opérations d'urbanisme liées aux opérations précédentes.

Au rythme actuel de la rénovation et compte tenu du double problème de la récupération d'espaces verts et de la décongestion des quartiers à trop forte densité, cette politique doit être poursuivie, mais ne saurait

donner que des résultats partiels. Il semble qu'on ait intérêt à accroître l'échelle de la rénovation et à la concevoir comme la recherche systématique d'une meilleure utilisation des surfaces et des volumes, en liant le problème de la récupération de vastes espaces pour les équipements manquants à celui de la décongestion des quartiers à trop forte densité de population et d'emplois.

La place de l'artisanat est considérable dans les zones parisiennes à rénover, l'expérience montre que la rénovation se solde par le départ de beaucoup d'entreprises de ce type. Il importe donc de connaître les causes de cette éviction qui tiennent à quatre difficultés essentielles : financières, réglementaires, techniques et psychologiques.

Sur le plan financier, il n'est pratiquement pas prévu d'aide particulière pour l'artisanat ainsi déplacé. Or, l'artisan, d'après des études faites à Paris sur plusieurs opérations de rénovation, est amené, s'il était auparavant propriétaire des murs, à payer sa nouvelle installation au moins le double de ce qu'il a perçu comme indemnité d'éviction et, s'il n'est que locataire, à payer un loyer double sinon triple de l'ancien. L'existence du pas de porte et des processus qu'il entraîne ont, d'autre part, pour effet « de freiner le renouvellement du patrimoine immobilier et la rénovation des îlots défectueux » (*cf.* rapport Armand Rueff).

Les raisons réglementaires jouent dans le même sens, soit que la réglementation entraîne une durée fort longue de la rénovation de l'îlot, soit que la séparation fréquente entre le rénovateur et le constructeur paralyse les possibilités d'intervention du premier en faveur de la réinstallation de l'artisan.

Sous l'angle technique, l'édification de locaux pour artisans ou d'une cité des artisans n'est, le plus souvent, pas rentable étant donné les charges foncières réduites que peuvent supporter la plupart des entreprises et, si la décentralisation en province ou dans la région parisienne est possible, voire avantageuse pour certains industriels, elle ne l'est pas pour la plupart des entreprises artisanales dont la clientèle est locale ou parisienne.

En outre, force est de constater que l'artisan, à l'inverse de la plupart des entreprises industrielles et commerciales, est fréquemment trop isolé, trop peu au courant des réglementations et trop mal informé des opérations en cours pour choisir la meilleure solution, à l'occasion d'une rénovation, et ceci sans préjuger les conséquences du changement de clientèle apportées par la modification sociologique du peuplement des îlots reconstruits.

Aussi, dans la plupart des opérations de rénovation, l'alternative pour l'artisan n'est pas départ ou réinstallation à Paris, mais disparition ou réinstallation à Paris ; et, s'il est exact que certaines entreprises artisanales de production soient condamnées à plus ou moins longue échéance

par l'évolution économique, il est non moins clair que d'autres doivent continuer d'intervenir en sous-traitance d'industries importantes ou dans l'amélioration des services liés à la population résidante.

Ainsi, la gestion saine d'un organisme économique dynamique se trouve rejoindre les préoccupations de l'équilibre social propre à toute société urbaine.

4° LE TISSU URBAIN.

Le découpage du tissu urbain de Paris en îlots fait ressortir, à l'exclusion des bâtiments publics, squares et espaces verts, emprises S.N.C.F. et voirie, la présence de 4.700 unités recouvrant 4.600 hectares.

A considérer l'importance de la fragmentation du tissu, il s'opère un dosage intéressant entre les arrondissements à forte proportion de petits îlots (moins de 2.500 mètres carrés), et ceux, au contraire, qui en comportent une majorité de plus de 10.000 mètres carrés. Les cinq premiers arrondissements centraux de Paris participent au premier type (30 à 40 % d'îlots inférieurs à 2.500 mètres carrés), alors que les 7^e, 10^e, 16^e et 20^e arrondissements sont à classer dans le second.

Autant il est clair que la fragmentation des cinq premiers arrondissements est le reflet de structures très anciennes qui nécessitent, de ce fait, un traitement urbanistique particulier, autant il est vain de vouloir appliquer les mêmes méthodes à la composition apparemment similaire des tissus appartenant à la périphérie de la ville.

Mais le tissu urbain est plus qu'une imbrication plus ou moins judicieuse d'unités territoriales : c'est à la fois une réalité spatiale (un habitat, un réseau de rues, des espaces verts...), et un espace fonctionnel où des hommes vivent, se meuvent, fabriquent et consomment des richesses, réalité d'autant plus complexe que Paris se définit comme une grande ville au long passé historique et à l'adaptation spontanée et progressive. Rien n'a été prédéterminé, ni la répartition des fonctions, ni l'adaptation des bâtiments à leur utilisation fonctionnelle. Une grande partie des constructions utilisées aujourd'hui comme bureaux, ateliers ou petites usines ont été, à l'origine, des bâtiments résidentiels. Il faut donc étudier les deux aspects : la réalité spatiale et l'utilisation fonctionnelle.

Toutefois, tout est dominé par le contraste entre le centre et la périphérie.

Traditionnellement, on distingue Paris et le reste de l'agglomération plus ou moins subdivisé en un certain nombre de couronnes périphériques suivant la continuité des constructions, la nature de l'occupation du sol, le lieu d'activité dominant des populations. En fait, on pourrait dire que la banlieue commence au-delà des gares du Nord ou de l'Est, des Gobelins ou du Champ-de-Mars. L'opposition est bien plus forte entre le noyau

central de Paris et ses arrondissements périphériques, qu'entre l'est du 19^e arrondissement et le Pré-Saint-Gervais, le sud du 13^e arrondissement et Ivry... par exemple. Ce qui fausse la vision, c'est la coupure de la « zone », vestige d'un passé récent non encore complètement intégré.

Un coup d'œil sur la carte permet d'opposer les divisions administratives plus anciennes, plus petites et plus entassées du centre, à celles plus vastes de la périphérie. Il y a dans Paris un vieux tissu urbain lentement constitué au cours des dix-huit premiers siècles du développement, soit environ 2.000 hectares, qui vont de l'ancienne Bastille au pied de Montmartre et de la Madeleine aux Gobelins, et des quartiers plus largement tracés surgis au cours du siècle écoulé, qui occupent plus de 6.000 hectares.

Les différentes étapes de conquête du sol se sont propagées en auréoles, conformément à l'un des processus de développement urbain classique. A Paris, elles sont concrétisées par l'existence de grandes percées périphériques, les anneaux des boulevards concentriques prenant la place des anciennes fortifications qui protégèrent successivement la croissance parisienne. Seules les constructions édifiées depuis moins de cinquante ans échappent à cette règle, mais elles sont limitées en nombre et en localisation.

Le centre correspond pratiquement aux quatre premiers arrondissements et à la moitié septentrionale du 5^e et du 6^e arrondissements :

— les immeubles sont plus anciens (plus de la moitié date d'avant 1789 et les deux tiers d'avant 1871), les constructions récentes peu nombreuses, les rues plus étroites, les monuments historiques plus nombreux, le confort des logements plus médiocre,

— les densités sont élevées dans ces vieux quartiers où voisinent le meilleur et le pire. Dans les immeubles dégradés habitent des personnes à faibles revenus, l'hygiène y est déplorable, la circulation hasardeuse. Pourtant, l'initiative privée a commencé à s'intéresser à ces quartiers : le commerce dans les ruelles voisines de Saint-Germain-des-Prés, de Saint-Séverin, de Saint-Sulpice s'est transformé, tandis que les anciens taudis du quartier Maubert, le long de la Seine, se rénovent. Dans le Marais, quelques vieux hôtels ont été soigneusement restaurés et un mouvement actif tente d'en faire des centres culturels de la capitale. Le quartier des Halles est promis lui-même à un complet remodelage.

Le parcellaire y offre un visage particulier :

— un parcellaire médiéval au long des voies traditionnelles (exemple : rue Saint-Denis, 4 à 5 niveaux, façades de trois à sept mètres),

— le lotissement ordonné autour des places royales (places de Henri-IV, Louis-XIV, Louis-XV, Louis-XVI, 3 niveaux élevés et un comble),

— hôtels patriciens et bourgeois des XVII^e et XVIII^e siècles (exemple : rue de Varenne).

Ces caractéristiques et ces indices de transformation témoignent tous du caractère particulier du noyau central et de l'intérêt qu'on doit lui consacrer.

Autour de lui, on peut distinguer deux anneaux successifs :

Le premier anneau s'étend largement en demi-cercle, sur la rive droite, depuis les abords de la place de la Nation jusqu'au parc Monceau en passant par le pied des Buttes-Chaumont et de la colline de Montmartre, et est plus étroit au sud jusqu'aux franges du 5^e et du 6^e arrondissement. Il projette des prolongements autour de l'Etoile et au sud du cimetière du Montparnasse, tout en pénétrant à l'intérieur du vieux noyau le long de grandes artères rectilignes (boulevard Saint-Michel, et du boulevard Saint-Germain, boulevard de Strasbourg). Apport essentiel des deux premiers tiers du XIX^e siècle, cette emprise quintupla la surface du centre, couvrit la majeure partie des 9^e et 10^e arrondissements (où plus de 50 % des constructions datent de cette période) et mordit largement sur le 8^e, le 11^e, le 5^e et le 6^e. Elle s'inscrit, par contre, très faiblement dans les arrondissements extérieurs.

Les lotissements préhaussmanniens et haussmanniens sont caractéristiques de cette époque (larges façades, bâtiments épais, cours centrales, tissu plus médiocre vers le centre de la ville : exemple, boulevard de Sébastopol, avenue de l'Opéra).

L'opposition ainsi née du XIX^e siècle s'accroîtra encore dans la couronne périphérique entre l'est, où prédominent les maisons et pavillons avec ateliers, témoins de l'artisanat, de la petite entreprise et de classes sociales aux revenus modestes, et entre l'ouest où les conditions sont différentes : prédominance des immeubles de pierre ou des hôtels particuliers, rues plus larges, grandes avenues, espaces verts plus étendus...

Pourtant, dans tous les cas, si l'apparence extérieure est parfois imposante, le confort intérieur reste toujours limité, il suffit de regarder la carte des îlots insalubres pour s'apercevoir que c'est dans ce tissu ou à sa limite, dans les 10^e et 11^e arrondissements et dans l'ouest du 14^e, que se trouvent de nombreux périmètres condamnés. Dans de vastes secteurs (par exemple entre Saint-Lazare et la gare du Nord) il n'y a qu'un enchevêtrement de rues peu larges où cependant règne une activité intense qui rend la circulation difficile.

Au-delà de ce périmètre urbain s'étendent les *conquêtes postérieures* à l'annexion officielle des nouveaux territoires où la majorité des constructions se sont faites de 1871 à 1914.

Cette dernière auréole est beaucoup moins régulière que les précédentes. Elle est coupée par les grandes percées des gares et des faisceaux de voies établis à cette époque et par les entrepôts et espaces de servitudes qui les encadrent. Ces ruptures dans le tissu urbain s'ajoutent à celles de

la Seine et du canal Saint-Martin, aux grands cimetières ouverts antérieurement, aux grandes esplanades de l'ouest (Champ-de-Mars, Invalides), aux places circulaires d'où s'étoilent les grandes avenues qui ont été multipliées à travers ces quartiers périphériques. Ainsi se trouvent délimités des secteurs de la ville qui, malgré la coupure de l'ancienne « zone », ont souvent plus facilement des relations avec la proche banlieue ou avec le centre de la cité qu'entre eux.

Cette auréole est également moins homogène par les dates de construction : si la poussée a été vive à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, encadrant les grands axes, s'étoffant en lotissements, les époques ultérieures n'ont guère fait que boucher les vides. Entre les deux guerres, le seul grand fait marquant est la conquête de la bande périphérique entre les boulevards des Maréchaux et la « zone » (97 % des constructions y datent de cette époque, caractérisées par la forte densité et leur monotonie). Dans la statistique générale, tous les arrondissements qui touchent à la frontière parisienne, du 12^e au 20^e, ont en moyenne entre un quart et un cinquième de leurs bâtiments datant de cette époque (moyenne parisienne 7,9 %) et certains, où subsistaient de nombreux espaces vides qui ont été occupés, comme le 15^e et le 16^e, montent jusqu'à près de 30 %.

Dans les trois arrondissements du sud (13^e, 14^e et 15^e) autour des anciens bourgs (Vaugirard, Grenelle...), les zones industrielles (Javel, ancienne vallée marécageuse de la Bièvre), les innombrables pavillons bas, accompagnés ou non d'ateliers ou de jardins, les lotissements (Thermopyles, Beaugrenelle), et les grands immeubles limités à la frange des principales rues, créent une impression d'incohérence.

C'est le même genre de tissu urbain qui caractérise les arrondissements de l'est (12^e, 19^e et 20^e). La proportion de l'espace utilisé (souvent mal) par l'industrie est considérable dans certains quartiers : une grande partie de l'habitat est de très médiocre qualité, il ne s'agit même plus de bâtiments ayant une certaine classe mais d'édifices trop anciens pour être véritablement aménagés.

La qualité des constructions du 18^e arrondissement est meilleure ; la taille des immeubles plus vaste ; l'emprise industrielle moins marquée. Il ne s'agit pas d'un arrondissement modèle, mais la colline de Montmartre lui donne un certain charme qui fait oublier la médiocrité des équipements résidentiels.

Les 17^e et 16^e arrondissements occupent dans cette couronne périphérique une place à part. L'habitat construit à la fin du siècle dans tout le nord-ouest de Paris, depuis le nord du 16^e arrondissement jusqu'au passage des voies de Saint-Lazare, forme avec les beaux immeubles de la période précédente, de l'ouest du 11^e et de l'est du 8^e, le plus bel ensemble bourgeois traditionnel de la capitale. Vers le sud, le 16^e arrondissement se transforme presque en une cité-jardin qui subsiste encore en partie (villas

Montmorency, hameau Boileau...). Le 16^e apparaît comme l'arrondissement le plus favorisé de Paris quant à la qualité de l'habitat : 8,9 % seulement des logements sont sans eau (encore s'agit-il souvent de chambres de bonne louées maintenant de manière indépendante), 66,8 % des logements sont équipés de salle de bains, c'est-à-dire deux fois la moyenne de l'équipement parisien.

5° LE PROBLÈME DES DENSITÉS ET SES DISPARITÉS
DANS LE TISSU PARISIEN.

La densité d'occupation humaine du sol peut être traitée par rapport au nombre d'habitants à l'hectare ou au nombre d'emplois à l'hectare, suivant que l'on choisit le critère de la population résidante ou active.

Mais le nombre des emplois est supérieur de quelques 500.000 unités au nombre des résidents actifs. Il faut, dès lors, prendre des critères de référence plus complexes, ceux des « densités de jour » ou des « densités citadines ». Le premier rend davantage compte du niveau d'animation diurne, le second est intéressant quant à la charge et à l'utilisation de l'immobilier.

La densité de jour.

Elle est égale au nombre des habitants non actifs de l'arrondissement, majoré du nombre des actifs qui y résident et ont un emploi à l'intérieur de celui-ci, majoré encore des actifs qui viennent y travailler de l'extérieur, le tout divisé par la surface de l'arrondissement. Les résultats sont les suivants (en nombre de personnes à l'hectare) :

Premier groupe :

2 ^e arrondissement	1.219
9 ^e —	983
8 ^e —	667
3 ^e —	647
1 ^{er} —	603
4 ^e —	571

Deuxième groupe :

10 ^e arrondissement	515
11 ^e —	491
6 ^e —	455

Troisième groupe :

17 ^e arrondissement	365
7 ^e —	358
5 ^e —	354

Quatrième groupe :

15 ^e arrondissement	311
18 ^e —	309
16 ^e —	293
20 ^e —	278
14 ^e —	266
12 ^e —	254
13 ^e —	223
19 ^e —	211

En fonction de cette notion, le regroupement des arrondissements s'opère autour de quatre zones de densité de structures analogues assez largement séparées entre elles :

- 8 arrondissements (12^e à 20^e arrondissements) ont une densité située entre 211 et 311 personnes,
- 2 arrondissements (5^e et 17^e) ont des densités allant de 354 à 365,
- 3 arrondissements (6^e, 10^e et 11^e) se situent entre 455 et 515,
- 6 arrondissements (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 8^e et 9^e) atteignent des densités beaucoup plus fortes.

Les densités séparées d'habitat ou d'emploi sont beaucoup plus régulièrement échelonnées à l'intérieur des quatre éventails respectifs. Une sorte de rééquilibrage habitat-emploi semble se réaliser spontanément autour de quelques points d'équilibre qui correspondent pratiquement à une densité faible dans toute la périphérie plus le 5^e, à des densités moyennes dans le centre-est de Paris et à des densités fortes ou très fortes dans les cinq arrondissements du centre au nord de la Seine, là où l'emploi tertiaire est considérable.

La densité citadine et son évolution.

Le total des résidents et des actifs employés dans un arrondissement divisé par la surface de l'arrondissement, donne la densité citadine brute (les résidents actifs dans le même arrondissement étant ainsi comptés deux fois).

L'évolution de celle-ci entre 1954 et 1962 met en évidence un phénomène remarquable par sa généralité. Partout où elle était supérieure à 900 en 1954, cette densité a décliné jusqu'en 1962 (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 8^e, 9^e, 10^e, 11^e et 17^e arrondissements).

Les autres arrondissements, d'une densité citadine inférieure à 900 en 1954, ont vu leur densité croître, surtout en emplois. Le seuil de 900 constitue donc un point d'équilibre qui est intimement lié à la concurrence de l'emploi et de l'habitat dans l'occupation de l'espace parisien.

Il n'est donc pas étonnant que les migrations résidence-travail jouent un rôle important dans les décisions d'urbanisme relatives à Paris.

Les arrondissements à forte densité citadine sont donc le champ d'une très vive concurrence entre les différents utilisateurs d'espace. Au-delà d'un certain niveau de la demande, les interactions entre les différents occupants provoquent une gêne croissante qui peut justifier le départ de certains.

De ces différentes analyses se dégagent quatre zones qui sont : les arrondissements périphériques, les arrondissements du centre rive gauche, les quartiers de transition du centre rive droite et le centre des affaires.

Les arrondissements périphériques vont du 12^e au 20^e. Ils associent la fonction résidentielle et la fonction économique. En tant que lieu de résidence, ils fournissent aux arrondissements du centre et notamment aux quartiers d'affaires, une bonne partie de leurs travailleurs quotidiens. Plus de 500.000 actifs les quittent chaque jour pour aller travailler ailleurs dans Paris, et 140.000 vers la banlieue. 30 % seulement des actifs des huit arrondissements en question ont un emploi dans ces mêmes divisions administratives. *Dans cette couronne logent 64 % de la population contre seulement 44 % des emplois.*

Ces arrondissements (sauf le 16^e) sont à prépondérance industrielle : plus de 29 % des actifs y sont des salariés de l'industrie. La proportion des activités commerciales par rapport à celle de l'industrie y est très inférieure à la moyenne parisienne qui atteint 46,5 % : elle n'est que de 16 % dans le 13^e, 12,8 % dans le 20^e; elle est à peu près équivalente à cette moyenne dans le 18^e, le 17^e et le 12^e et seulement largement supérieure dans le 16^e.

Ce sont des arrondissements qui ont plus une structure de « banlieue » que de « centre urbain » et ce, notamment en raison de l'hétérogénéité des constructions qui les occupent. Dans les perspectives du Paris futur, ils offrent à la fois le maximum de possibilités en ce qui concerne le réaménagement et le plus grand nombre de problèmes pour ce qui est de l'évolution de leurs types d'occupations.

Les arrondissements du centre rive gauche s'étendent sur les 5^e, 6^e et 7^e. Par leurs spécialisations fonctionnelles qui sont essentielles à la vie de

Paris-capitale (administrative et universitaire), ils appartiennent incontestablement au « centre urbain ». Pourtant la fonction résidentielle y est encore importante par rapport à l'emprise des activités, mais il y a une espèce d'équilibre entre les deux puisqu'ils renferment à la fois 10 % de la population résidante et offrent 10 % des emplois parisiens. Le secteur tertiaire public y domine et s'accompagne de certaines concentrations du tertiaire privé (services, commerces spécialisés). L'industrie, elle-même, très faiblement représentée (moins d'un quart des effectifs) est orientée vers des branches liées à des fonctions (édition, impression, optique, industrie de précision, matériel médical), en relation étroite avec la vie universitaire. Les conditions de circulation, d'animation, de logement y sont très spéciales. Le quartier latin vit au rythme de ses facultés qui éclatent dans un carcan trop étroit ; des prolongements ont gagné les rives de la Seine (Faculté des sciences), le centre du 6^e arrondissement (nouvelle Faculté de médecine, Ecole nationale d'administration) et même les Gobelins (nouveaux bâtiments de la Faculté des lettres à Censier). Un élargissement de la zone universitaire dans cette dernière direction est possible et souhaitable, étant donné la rénovation prévue dans le 13^e arrondissement (nouvel Institut de géographie projeté sur l'emplacement couvert de l'ancienne vallée de la Bièvre où pousse également un agrandissement de la manufacture des Gobelins).

Le troisième groupe, *les quartiers de transition du centre rive droite*, comprend les 3^e, 4^e, 10^e et 11^e arrondissements. Ils font suite au « Centre des affaires » qui se situe plus à l'ouest et, dans leur partie orientale, le 10^e et le 11^e forment une zone de transition avec les aires plus industrialisées du 19^e, du 20^e et du 12^e. C'est dire que si la concentration des activités y est forte, tout y est moins grandiose et moins puissant que dans les arrondissements voisins de l'ouest : activités plus diversifiées et moins liées à la domination effective de l'économie et des affaires ; bureaux plus petits et plus consacrés à la vente qu'aux relations commerciales de grande envergure ; les ateliers d'artisans et le petit commerce y foisonnent. Les industries typiquement parisiennes y tiennent une place prépondérante : confection et travail des étoffes et de la fourrure, bijouterie et orfèvrerie, industrie polygraphique, presse.

Les 11^e et 3^e sont plus marqués par cette tendance industrielle (plus de la moitié des actifs s'y consacrent) ; le 10^e et le 4^e ont une activité commerciale plus importante. Il faut ajouter, dans ce dernier arrondissement, l'importance du secteur public avec les Préfectures et leurs annexes : un tiers de l'ensemble des actifs appartient au secteur public et leur nombre augmente constamment.

Dans ces arrondissements, les activités sont souvent logées dans des immeubles vétustes, inadaptés aux besoins modernes d'équipement et de circulation. Bon nombre de secteurs économiques y subissent des reculs, soit par glissement des implantations les plus nobles et les plus dyna-

miques vers l'ouest, vers l'actuel centre des affaires ou ses abords, soit par décentralisation des activités à caractère industriel, à destination de la banlieue ou même de la province, soit encore par disparition des éléments les moins adaptés au développement économique moderne et notamment de certaines formes de l'artisanat concurrencé par la grande industrie, comme le travail de la chaussure par exemple.

Le quatrième groupe d'arrondissements dit *centre des affaires* mérite une place à part et est un élément fondamental de la vie parisienne. Il s'étend sur le groupe de quartiers qui occupe la plus grande partie de l'ouest des 1^{er} et 2^e arrondissements, le 8^e et le 9^e en totalité, l'extrémité septentrionale du 16^e et le sud-ouest du 17^e. Il rassemble la plus grande concentration de sièges sociaux, de bureaux, de commerces d'inter-gros, de clubs et associations, d'hôtels de luxe, d'ateliers de travail des étoffes pour la haute couture, de services tertiaires supérieurs, d'agences de voyages, de lieux de distractions... La densité d'emplois est plus forte que partout ailleurs dans Paris et dépasse 100.000 au kilomètre carré dans trois quartiers du 2^e et deux quartiers du 8^e arrondissement (c'est-à-dire autant qu'au centre de New York : 104.000). Cette densité est supérieure à 600 pour tout le centre des affaires, c'est-à-dire presque trois fois supérieure à la moyenne parisienne (227) ; elle est formée pour plus des deux tiers par des actifs du tertiaire.

Effets de la concurrence entre l'emploi et l'habitat.

Dans les arrondissements les plus denses, l'augmentation des effectifs des établissements tertiaires et leur besoin de se desserrer se traduisent par une transformation rapide d'appartements en bureaux. Cette transformation, d'abord lente, s'accélère ensuite du fait de l'effet cumulatif d'implantations successives qui transforment les fonctions du quartier et bouleversent les valeurs locatives et foncières. L'habitat se trouve progressivement cantonné dans les îlots les plus vétustes, aux derniers étages, dans les secteurs où l'environnement ne satisfait pas aux exigences de prestige des établissements tertiaires.

Dans les arrondissements périphériques où la densité est moins élevée, cette concurrence s'exerce non seulement par transformations d'appartement existant en locaux tertiaires, mais aussi lors de la rénovation diffuse du tissu urbain. Elle est particulièrement vive pour les établissements tertiaires de faible importance qui peuvent s'accommoder de locaux ayant la même trame que les logements.

Sur sept arrondissements périphériques (12^e, 13^e, 14^e, 15^e, 16^e, 19^e et 20^e arrondissements), trois ont vu leur population croître en même temps que l'emploi. Dans les quatre autres arrondissements, la densité d'emploi a crû alors que le peuplement a diminué.

En fait, dans le régime économique et foncier actuel, les hautes densités entraînent une augmentation considérable du prix du sol qui appelle, à son tour, un accroissement de la densité pour amortir des charges foncières de plus en plus élevées. Par le jeu des lois naturelles du marché qui ne peuvent compenser la croissance différenciée des valeurs foncières, on aboutit à un déséquilibre des fonctions variées et complémentaires de la ville et à une ségrégation sociale indiscutable. Les activités à haute productivité chassent celles à faible marge et le logement cher chasse le logement social. Il s'ensuit une sorte de zonage involontaire par les prix que la volonté publique peut difficilement endiguer.

D. — DÉPLACEMENTS ET TRANSPORTS (Situation actuelle.)

La croissance de Paris, la modernisation des techniques et des genres de vie, l'apparition de nouveaux moyens de communication, de diverses réglementations concernant leur conception ou leur usage ont façonné un ensemble complexe où les besoins et les contraintes s'équilibrent difficilement.

En effet, l'adaptation continue des demandes et des offres, qui se traduit généralement par le développement de certains secteurs et l'ameinement ou la disparition de certains autres, ne se fait plus : il en résulte un état de crise caractérisé par une saturation due au retard accumulé depuis quelques décennies, alors que s'accroît la population de la région parisienne et que s'élève le niveau de vie.

1° FONCTIONS URBAINES INTÉRESSANT LES DÉPLACEMENTS ET LES TRANSPORTS.

La vie urbaine est essentiellement caractérisée par la fréquence des rencontres individuelles. Les moyens modernes de télécommunication, loin de décourager le déplacement et le contact direct, semblent les avoir stimulés.

Le déplacement des personnes demeure donc la fonction urbaine primordiale.

Migrations alternantes. — Déplacement du domicile au lieu de travail.

Malgré une variation dans le temps des deux éléments fondamentaux : faculté de choisir son logement et d'en changer, possibilité de trouver un emploi proche ou bien relié à son domicile, la divergence obligatoire et

parfois souhaitable entre les critères de choix du logement et de l'emploi implique les déplacements à accomplir journallement, à heures fixes et très voisines, qui constituent un mouvement à la fois massif et spectaculaire.

Même si chacun était libre de choisir son lieu de travail, ces déplacements ne disparaîtraient pas pour autant. Quand le choix est totalement libre, on constate que les travailleurs préfèrent habiter à une certaine distance de leur lieu de travail (de l'ordre du kilomètre).

Il a été calculé que si chacun choisissait un emploi aussi proche que possible de son lieu de résidence, les migrations ne seraient diminuées que de 30 %. Celles-ci donc sont dues pour 70 % aux déséquilibres de structure de l'emploi et de l'habitat.

Pour une cité aussi vaste que Paris, le nombre des individus en cause et les durées des trajets sont tels que toute variation du mode de desserte, du coût, de la vitesse ou du confort a des conséquences économiques sociales et humaines très importantes.

Parmi les quelque 4 millions de personnes actives de la région parisienne, près de 2.500.000 doivent emprunter un moyen de transport pour se rendre quotidiennement à leur travail. Près de 800.000 personnes habitent en banlieue et travaillent à Paris. Le quart environ effectue chaque jour le mouvement inverse. Environ 1.200.000 personnes habitent et travaillent à Paris.

Le plus important de ces flux qui s'effectue de la banlieue vers Paris se réalise comme suit :

- 350.000 par la S.N.C.F. (lignes de banlieue) ;
- 170.000 par le métro (lignes prolongées en banlieue) ;
- 130.000 par les autobus (principalement les lignes de banlieue) ;
- 90.000 en automobiles ;
- 10.000 divers (bicyclettes, vélomoteurs, à pied).

Les migrations par chemin de fer ont jusqu'ici bénéficié des caractéristiques suffisamment larges des lignes S.N.C.F. à grandes distances, et des gares terminales. Mais, actuellement, les gares comme les faisceaux de voie sont saturés aux heures de pointe et cette saturation devient intolérable lorsqu'elle coïncide avec une période de pointe du trafic des grandes lignes.

L'entrée dans Paris par le métro est efficace compte tenu de l'encombrement des voies de surface, mais elle est souvent lente dans la mesure où un trafic massif doit emprunter un transport omnibus à travers un grand nombre de stations rapprochées.

L'impossibilité matérielle de faire circuler des rames express sur le réseau actuel exclut toute amélioration de ce fait.

En fait, dans le régime économique et foncier actuel, les hautes densités entraînent une augmentation considérable du prix du sol qui appelle, à son tour, un accroissement de la densité pour amortir des charges foncières de plus en plus élevées. Par le jeu des lois naturelles du marché qui ne peuvent compenser la croissance différenciée des valeurs foncières, on aboutit à un déséquilibre des fonctions variées et complémentaires de la ville et à une ségrégation sociale indiscutable. Les activités à haute productivité chassent celles à faible marge et le logement cher chasse le logement social. Il s'ensuit une sorte de zonage involontaire par les prix que la volonté publique peut difficilement endiguer.

D. — DÉPLACEMENTS ET TRANSPORTS (Situation actuelle.)

La croissance de Paris, la modernisation des techniques et des genres de vie, l'apparition de nouveaux moyens de communication, de diverses réglementations concernant leur conception ou leur usage ont façonné un ensemble complexe où les besoins et les contraintes s'équilibrent difficilement.

En effet, l'adaptation continue des demandes et des offres, qui se traduit généralement par le développement de certains secteurs et l'ameublissement ou la disparition de certains autres, ne se fait plus : il en résulte un état de crise caractérisé par une saturation due au retard accumulé depuis quelques décennies, alors que s'accroît la population de la région parisienne et que s'élève le niveau de vie.

1° FONCTIONS URBAINES INTÉRESSANT LES DÉPLACEMENTS ET LES TRANSPORTS.

La vie urbaine est essentiellement caractérisée par la fréquence des rencontres individuelles. Les moyens modernes de télécommunication, loin de décourager le déplacement et le contact direct, semblent les avoir stimulés.

Le déplacement des personnes demeure donc la fonction urbaine primordiale.

Migrations alternantes. — Déplacement du domicile au lieu de travail.

Malgré une variation dans le temps des deux éléments fondamentaux : faculté de choisir son logement et d'en changer, possibilité de trouver un emploi proche ou bien relié à son domicile, la divergence obligatoire et

parfois souhaitable entre les critères de choix du logement et de l'emploi implique les déplacements à accomplir journallement, à heures fixes et très voisines, qui constituent un mouvement à la fois massif et spectaculaire.

Même si chacun était libre de choisir son lieu de travail, ces déplacements ne disparaîtraient pas pour autant. Quand le choix est totalement libre, on constate que les travailleurs préfèrent habiter à une certaine distance de leur lieu de travail (de l'ordre du kilomètre).

Il a été calculé que si chacun choisissait un emploi aussi proche que possible de son lieu de résidence, les migrations ne seraient diminuées que de 30 %. Celles-ci donc sont dues pour 70 % aux déséquilibres de structure de l'emploi et de l'habitat.

Pour une cité aussi vaste que Paris, le nombre des individus en cause et les durées des trajets sont tels que toute variation du mode de desserte, du coût, de la vitesse ou du confort a des conséquences économiques sociales et humaines très importantes.

Parmi les quelque 4 millions de personnes actives de la région parisienne, près de 2.500.000 doivent emprunter un moyen de transport pour se rendre quotidiennement à leur travail. Près de 800.000 personnes habitent en banlieue et travaillent à Paris. Le quart environ effectue chaque jour le mouvement inverse. Environ 1.200.000 personnes habitent et travaillent à Paris.

Le plus important de ces flux qui s'effectue de la banlieue vers Paris se réalise comme suit :

- 350.000 par la S.N.C.F. (lignes de banlieue) ;
- 170.000 par le métro (lignes prolongées en banlieue) ;
- 130.000 par les autobus (principalement les lignes de banlieue) ;
- 90.000 en automobiles ;
- 10.000 divers (bicyclettes, vélomoteurs, à pied).

Les migrations par chemin de fer ont jusqu'ici bénéficié des caractéristiques suffisamment larges des lignes S.N.C.F. à grandes distances, et des gares terminales. Mais, actuellement, les gares comme les faisceaux de voie sont saturés aux heures de pointe et cette saturation devient intolérable lorsqu'elle coïncide avec une période de pointe du trafic des grandes lignes.

L'entrée dans Paris par le métro est efficace compte tenu de l'encombrement des voies de surface, mais elle est souvent lente dans la mesure où un trafic massif doit emprunter un transport omnibus à travers un grand nombre de stations rapprochées.

L'impossibilité matérielle de faire circuler des rames express sur le réseau actuel exclut toute amélioration de ce fait.

L'efficacité des autobus de banlieue de la R.A.T.P. est actuellement limitée par deux facteurs : l'encombrement de la voirie par les véhicules privés et l'insuffisance des installations d'accueil et de correspondance.

Les entrées en automobile correspondent à 90.000 véhicules environ dont vraisemblablement un tiers seulement sont utilisés au cours de la journée pour autre chose que pour le déplacement du domicile au lieu de travail.

Le temps perdu dans ces déplacements par les actifs est en moyenne de 1 h 30. La somme de ces temps perdus représente environ 15 % des heures de travail ; ce pourcentage est plus élevé pour les travailleurs habitant à l'est de la capitale dont un grand nombre doit emprunter plusieurs moyens de transport relativement lents (autobus, métro) pour se rendre à un lieu d'emploi situé trop souvent dans le centre ouest.

Déplacements d'affaires.

Après la coexistence dans un même espace des domiciles et des emplois, l'autre raison d'être d'une ville, la principale lorsqu'il s'agit d'une capitale, est de favoriser les contacts professionnels.

Ceux-ci peuvent être caractérisés par leur degré ou leur importance hiérarchique dans les domaines politique, administratif, intellectuel, culturel ou commercial ainsi que par leur fréquence.

Si les activités de rang hiérarchique faible peuvent être décentralisées, celles qui sont de rang élevé et qui occasionnent des déplacements de faible fréquence, mais de haut niveau, doivent être concentrées dans les centres régionaux, nationaux, internationaux. A Paris, toutes les activités nationales coexistent et, dans certains domaines, leur importance est internationale.

Les déplacements qui en résultent atteignent donc des volumes suffisamment importants pour modifier une politique qui aurait été fondée sur les seules migrations alternantes des actifs et cela d'autant plus que ces activités sont réparties dans Paris. D'autre part, l'évolution du caractère et du niveau des emplois dans Paris est telle, que les critères de confort, de commodité, de disponibilité, de rapidité prennent le pas sur le seul critère de capacité.

Compte tenu du niveau des services rendus, c'est surtout l'automobile particulière ou le taxi qui reste le moyen le mieux adapté à ces déplacements, le cas échéant en liaison avec les moyens de transport à grande distance, tels que l'avion et le chemin de fer. Ici, ce sont donc les deux problèmes de la durée des trajets en automobile et de la facilité de stationnement qui se trouvent principalement posés, alors que le coût du service rendu importe moins.

Déplacements d'usage.

Il s'agit des visites dans les bureaux ou dans les magasins, de la masse des clients des activités de l'enseignement, du commerce, du ravitaillement et de toutes les démarches quotidiennes depuis les courses jusqu'à la visite médicale.

Ces contacts sont extrêmement dispersés dans le temps et l'espace mais cependant, plus nombreux dans le cœur de la ville où ils assurent l'animation générale.

Ils subissent eux-mêmes des phénomènes de pointes journalières, parfois synchrones des pointes du transport domicile-travail, qui conduisent à les prendre en compte pour une part voisine de 20 % du trafic de pointe au retour vers la banlieue.

A l'opposé, leur dispersion spatiale et temporelle se prête plus mal à une organisation rationnelle et économique. En particulier, l'éclatement en banlieue des transports en commun, routiers et ferrés, intéresse la Ville de Paris dans la mesure où il influe sur le choix du moyen de transport et, par conséquent, sur le nombre de voitures particulières à acheminer et à garer en ville.

Si, en effet, la saturation des voies routières amène la plupart des durées de trajet banlieue—Paris à être très voisines par transports en commun ou par automobiles en heure de pointe, il n'en est pas de même en heure creuse où la moins forte occupation des voies permet des vitesses moyennes élevées aux automobiles, alors que les faibles fréquences des transports en commun conduisent à des durées de trajet exagérément longues, malgré l'existence d'une infrastructure et d'un matériel largement suffisant.

Sur les lignes S.N.C.F.-banlieue notamment, le phénomène de concentration du trafic pendant les pointes se trouve donc aggravé d'une désertion des usagers d'heure creuse vers l'automobile alors beaucoup plus rapide.

Dans la ville, les déplacements sont en grande partie assurés par les autobus et le métro. En dehors des heures de pointe, ce dernier voit sa fréquence réduite de moitié et sa vitesse diminuée ; aussi, ne concurrence-t-il pas autant qu'il pourrait le faire les autres moyens de transport. Par ailleurs, les autobus, dont le trafic est de plus en plus perturbé par l'abondance des voitures particulières, n'assurent plus qu'une part relativement faible des déplacements.

Déplacements de loisir.

Certains déplacements dits « de loisir » sont comparables à ceux de la catégorie précédente des déplacements d'usage avec les mêmes conséquences : dessertes des spectacles, services de nuit, dessertes des terrains de sports éloignés, etc.

Mais il faut faire une place distincte aux loisirs hebdomadaires et aux vacances annuelles : une partie de plus en plus importante des 3 millions d'habitants quitte la ville en fin de semaine ou au début des congés annuels à des heures souvent voisines. Cela conduit à des flux d'automobiles du même ordre que les migrations journalières dont le report sur les transports en commun n'est évidemment pas possible.

Transports de marchandises, poids lourds.

La décentralisation des activités industrielles hors de Paris tend à réduire le transport des marchandises à une desserte locale et à une distribution finale des produits. Très rarement massifs, ces transports occupent cependant une part importante du trafic sur certains itinéraires. Ils soulèvent le délicat problème de la réglementation des livraisons et enlèvements de marchandises, la réduction des heures où ces opérations sont permises, se heurtant à l'organisation même des professions intéressées.

2° MOYENS ACTUELS.

Pour satisfaire les demandes de déplacement qui entrent dans les catégories énumérées, Paris dispose de réseaux de transports en commun sur voies ferrées : métro souterrain, métro sur pneu, métro sur viaducs, lignes sur voies S.N.C.F., etc., de réseaux d'autobus et d'une voirie utilisée par un important parc automobile.

Métro.

D'une longueur totale de 169 kilomètres, le réseau du métro souterrain est dense dans les dix arrondissements du centre, commode grâce à sa régularité et sa fréquence, mais peu rapide du fait des arrêts fréquents.

A l'extérieur des dix premiers arrondissements, ses lignes ne sont plus assez rapides pour assurer de longs parcours sauf quelques lignes modernes, et sa faible densité en fait un moyen de desserte insuffisant. Aux heures de pointe, à ces deux défauts, s'ajoute la faible capacité des lignes centrales et des troncs communs desservant les centres d'échanges importants avec les réseaux de banlieue.

Conçu pour une agglomération (l'ancien département de la Seine) de 3 millions d'habitants, le métro a fort peu évolué depuis trente ans puisque la longueur de son réseau est passée pendant cette période de 150 à 169 kilomètres, alors que le nombre de voyageurs annuel croissait de 850 millions à 1.700 millions. Les surcharges qu'il doit aujourd'hui supporter à certaines heures de la journée sont à la limite de l'admissible et dans peu de temps, si le réseau express n'est pas réalisé rapidement, elles paralyseront

son fonctionnement en de nombreux endroits. On peut, d'autre part, penser que l'usager sera moins complaisant demain qu'aujourd'hui et qu'il ne tolérera pas l'inconfort actuel.

Autobus.

Les autobus, noyés dans la circulation générale, ne rendent pas les services qu'on pourrait, à juste titre, en attendre. Certains couloirs de circulation leur sont réservés, non sans efficacité, mais leur longueur totale n'atteint que 7 kilomètres sur les 338 kilomètres du réseau de la R.A.T.P.

Depuis 1950, la vitesse commerciale moyenne des autobus est tombée de 15 kilomètres à l'heure à environ 12 kilomètres ; leur fréquentation a fléchi dans une très forte proportion : de 468 millions de voyageurs à 300 millions, soit une chute de plus de 35 %. Le rendement a également diminué : le taux d'occupation des voitures n'est plus que de 40 % car, pour conserver aux services un niveau convenable, la R.A.T.P. a dû compenser le ralentissement de la vitesse en maintenant en service plus de véhicules qu'il ne faudrait.

Les avantages de l'autobus sont grands, mais sa souplesse d'exploitation doit être assortie d'une fréquence suffisante. Et ses liaisons avec les autres réseaux, notamment avec les liaisons express et les services de banlieue, doivent être aménagés rationnellement dans de véritables gares routières annexées à des parcs de stationnement pour voitures particulières.

Taxis.

Les taxis, au nombre de 14.300, paralysés en partie par les encombrements, assurent péniblement un service onéreux.

L'usager se plaint d'une insuffisance de l'offre le matin, à midi et en fin d'après-midi. La clientèle critique également le refus fréquent de prise en charge vers la banlieue à moins que ce ne soit à un tarif arbitraire.

Le chauffeur, quant à lui, se plaint du manque de fluidité de la circulation dans le centre aux heures de pointe, ce qui dissuade le « retour à vide vers le centre ». Il se plaint aussi de revenus insuffisants, d'une tarification mal adaptée et de trop de places encombrées par les voitures particulières.

Voirie et parc automobile.

Pour une superficie totale de 86.800.000 mètres carrés, sans les bois de Boulogne et de Vincennes, Paris offre 20.474.000 mètres carrés de domaine public consacrés à la voirie, soit 24 %, dont 8.267.000 mètres carrés sont réservés aux trottoirs et aux terre-pleins et 12.207.000 mètres carrés aux chaussées.

Cette voirie relativement importante est cependant caractérisée par une grande complexité et par de très nombreux carrefours qui limitent la vitesse, malgré une adoption très large de la circulation unidirectionnelle. Le croisement à même niveau des courants de circulation (transit, desserte...) en de très nombreux carrefours de la capitale est, en effet, l'origine des principales difficultés de circulation.

Une bonne répartition, jusqu'au niveau de la desserte, l'a rendue suffisante pendant longtemps, au point qu'on a pu y admettre normalement le stationnement gratuit sans trop entraver les possibilités de circulation qui résultent plus des débits des carrefours que de la largeur des chaussées en voie courante.

L'étude de la répartition entre les deux modes d'utilisation de la voirie : circulation et stationnement, fait apparaître 5 millions de mètres carrés de stationnement contenant 250.000 places de voitures et 7 millions de mètres carrés de surface de roulement permettant la circulation simultanée de 70.000 voitures environ avec une pointe de 100.000 au maximum.

Ces deux capacités auxquelles il convient d'ajouter quelques 300.000 places de garages et de paires, ont été suffisantes tant que le nombre de voitures n'a pas sensiblement dépassé 500.000 et que leur utilisation restait faible pour les déplacements du domicile au lieu de travail, ainsi que pour les déplacements d'usage. Mais il n'en est plus de même maintenant en raison de l'élévation du niveau de vie, de la décentralisation des activités et du progrès général des techniques, ainsi que des désirs plus vifs qu'ont les Parisiens de se déplacer. C'est ainsi que le nombre des véhicules a maintenant dépassé 900.000.

Alors que la vitesse moyenne de circulation devrait être voisine de 45 kilomètres par heure, il est difficile, voire impossible, d'atteindre plus de 25 kilomètres par heure dans la journée en semaine, dans la plus grande partie de la ville et de dépasser 18 kilomètres par heure dans le Paris des « Fermiers généraux ».

Dans tout le cœur de Paris où nombre de rues sont étroites, particulièrement sur la rive droite, entre Clichy, Barbès, la Bastille, la Concorde, la vitesse moyenne est inférieure à 15 kilomètres par heure.

S.N.C.F.

Les voies ferrées de banlieue partent des grandes gares à l'exception des deux lignes longeant la Seine au sud.

Sur l'ensemble des 952 kilomètres de lignes de banlieue de la S.N.C.F., le nombre de voyageurs transportés s'est élevé à 350 millions en 1964, sur un parcours moyen de 15 km 1 (5.302 millions de voyageurs par kilomètre).

Le trafic est en constante augmentation depuis 1954.

La charge maximale est presque partout atteinte dans la zone d'habitat collectif (Clichy, Levallois, Saint-Denis, Pantin, Vincennes, Ivry, Issy-les-Moulineaux). Plus loin, elle décroît assez lentement avec la distance. Le

quart de la charge maximale n'est atteint qu'après Saint-Cyr, Poissy, Goussainville, Chelles, Corbeil et Combs-la-Ville, Sainte-Geneviève-des-Bois, soit à des distances de Paris variant de 20 à 40 kilomètres.

Le chemin de fer est donc essentiellement le moyen de transport des déplacements importants. Très efficaces aux heures de pointe, grâce à leur grande capacité, les lignes de la S.N.C.F. assurent un service nettement insuffisant en fréquence aux heures creuses pour permettre de satisfaire la demande (déplacements d'affaires et d'usages cumulés) ; ceci explique la préférence des usagers pour l'automobile.

Dans un avenir assez proche, la saturation aux heures de pointe des installations existantes est à prévoir.

Autobus de banlieue.

Actuellement arrêtés aux portes de la ville, aux abords des terminus du métro, les autobus de banlieue intéressent Paris par la grande concentration de trafic qu'ils occasionnent.

Comme pour le chemin de fer, la pénétration sans rupture de charge de ce trafic, dans la ville, jusqu'à des pôles d'activité et des centres de correspondance est souhaitable. Leur bonne exploitation exige la réservation de couloirs de circulation, la construction d'infrastructures routières modernes, ainsi que celle de gares routières d'échanges avec les métros et les autobus urbains, actuellement inexistantes ou très insuffisantes.

3° RÉPARTITION ACTUELLE DES DÉPLACEMENTS.

En confrontant les chiffres des trafics privés et publics, et malgré la complexité de la définition du déplacement unitaire, on peut évaluer à 9 millions par jour le nombre des déplacements de personnes effectués dans Paris. (Une définition plus systématique, différenciant tous les types de déplacements, par exemple lors des changements de mode de transport ou lors de visites successives rapprochées de divers magasins, conduirait à des chiffres plus élevés, mais plus difficilement comparables.)

En regroupant ces déplacements par fonction : domicile, travail, affaires, usage, loisirs et par mode de transport principal, ce chiffre paraît vraisemblable :

Il paraît se décomposer comme suit :

Métro	4.000.000
Autobus	1.000.000
Autos	2.500.000
Divers	1.500.000
Total.....	<u>9.000.000</u>

quart de la charge maximale n'est atteint qu'après Saint-Cyr, Poissy, Goussainville, Chelles, Corbeil et Combs-la-Ville, Sainte-Geneviève-des-Bois, soit à des distances de Paris variant de 20 à 40 kilomètres.

Le chemin de fer est donc essentiellement le moyen de transport des déplacements importants. Très efficaces aux heures de pointe, grâce à leur grande capacité, les lignes de la S.N.C.F. assurent un service nettement insuffisant en fréquence aux heures creuses pour permettre de satisfaire la demande (déplacements d'affaires et d'usages cumulés) ; ceci explique la préférence des usagers pour l'automobile.

Dans un avenir assez proche, la saturation aux heures de pointe des installations existantes est à prévoir.

Autobus de banlieue.

Actuellement arrêtés aux portes de la ville, aux abords des terminus du métro, les autobus de banlieue intéressent Paris par la grande concentration de trafic qu'ils occasionnent.

Comme pour le chemin de fer, la pénétration sans rupture de charge de ce trafic, dans la ville, jusqu'à des pôles d'activité et des centres de correspondance est souhaitable. Leur bonne exploitation exige la réservation de couloirs de circulation, la construction d'infrastructures routières modernes, ainsi que celle de gares routières d'échanges avec les métros et les autobus urbains, actuellement inexistantes ou très insuffisantes.

3° RÉPARTITION ACTUELLE DES DÉPLACEMENTS.

En confrontant les chiffres des trafics privés et publics, et malgré la complexité de la définition du déplacement unitaire, on peut évaluer à 9 millions par jour le nombre des déplacements de personnes effectués dans Paris. (Une définition plus systématique, différenciant tous les types de déplacements, par exemple lors des changements de mode de transport ou lors de visites successives rapprochées de divers magasins, conduirait à des chiffres plus élevés, mais plus difficilement comparables.)

En regroupant ces déplacements par fonction : domicile, travail, affaires, usage, loisirs et par mode de transport principal, ce chiffre paraît vraisemblable :

Il paraît se décomposer comme suit :

Métro	4.000.000
Autobus	1.000.000
Autos	2.500.000
Divers	1.500.000
Total.....	<u>9.000.000</u>

quart de la charge maximale n'est atteint qu'après Saint-Cyr, Poissy, Goussainville, Chelles, Corbeil et Combs-la-Ville, Sainte-Geneviève-des-Bois, soit à des distances de Paris variant de 20 à 40 kilomètres.

Le chemin de fer est donc essentiellement le moyen de transport des déplacements importants. Très efficaces aux heures de pointe, grâce à leur grande capacité, les lignes de la S.N.C.F. assurent un service nettement insuffisant en fréquence aux heures creuses pour permettre de satisfaire la demande (déplacements d'affaires et d'usages cumulés) ; ceci explique la préférence des usagers pour l'automobile.

Dans un avenir assez proche, la saturation aux heures de pointe des installations existantes est à prévoir.

Autobus de banlieue.

Actuellement arrêtés aux portes de la ville, aux abords des terminus du métro, les autobus de banlieue intéressent Paris par la grande concentration de trafic qu'ils occasionnent.

Comme pour le chemin de fer, la pénétration sans rupture de charge de ce trafic, dans la ville, jusqu'à des pôles d'activité et des centres de correspondance est souhaitable. Leur bonne exploitation exige la réservation de couloirs de circulation, la construction d'infrastructures routières modernes, ainsi que celle de gares routières d'échanges avec les métros et les autobus urbains, actuellement inexistantes ou très insuffisantes.

3° RÉPARTITION ACTUELLE DES DÉPLACEMENTS.

En confrontant les chiffres des trafics privés et publics, et malgré la complexité de la définition du déplacement unitaire, on peut évaluer à 9 millions par jour le nombre des déplacements de personnes effectués dans Paris. (Une définition plus systématique, différenciant tous les types de déplacements, par exemple lors des changements de mode de transport ou lors de visites successives rapprochées de divers magasins, conduirait à des chiffres plus élevés, mais plus difficilement comparables.)

En regroupant ces déplacements par fonction : domicile, travail, affaires, usage, loisirs et par mode de transport principal, ce chiffre paraît vraisemblable :

Il paraît se décomposer comme suit :

Métro	4.000.000
Autobus	1.000.000
Autos	2.500.000
Divers	1.500.000
Total.....	<u>9.000.000</u>

Dans ce total, les migrations alternantes s'élèvent à deux fois le nombre des emplois dans Paris, soit 4 millions environ majorés de quelques courts déplacements à midi, à l'intérieur de Paris.

Les déplacements d'affaires n'intéressent que les dirigeants, les cadres et les professions libérales ; on peut estimer leur nombre à 400.000 par jour, en majeure partie en automobile.

Les déplacements d'usage qui comprennent les visites dans les bureaux et dans des magasins, ou les déplacements mixtes doivent être évalués à 4.200.000.

On peut donc avancer la répartition suivante (avant ouverture du boulevard périphérique) :

Migrations domicile—travail	4.500.000
Déplacements d'affaires	400.000
Déplacements d'usage	3.300.000
Touristes, divers, etc.	300.000
	<hr/>
Total.....	<u>9.000.000</u>

Une décomposition plus précise et plus détaillée exigerait des enquêtes « origine-destination » et des comptages.

En ce qui concerne les automobiles, les 100.000 véhicules correspondant aux 200.000 déplacements des migrants vers Paris occupent de façon irrationnelle près de 100.000 places de stationnement dans le centre, dont une grande partie sur la voie publique.

De même, la rentabilité et, par conséquent, le développement des garages et parcs payants que les déplacements d'usage et d'affaires pourraient permettre sont combattus par le maintien du stationnement gratuit sur la voie publique.

La comparaison du nombre de 100.000 des seuls véhicules migrants vers Paris et du maximum de 80.000 à 100.000 véhicules en déplacement pour la capacité maximum de la voirie caractérise la situation actuelle.

Il apparaît que les déplacements d'usage et d'affaires sont effectués par des véhicules effectuant en moyenne plusieurs déplacements journaliers. A l'opposé, de nombreuses automobiles du parc ne sont utilisées que pour les déplacements de loisirs. Le parc de 900.000 voitures, effectuant, dans la plupart des cas, deux déplacements de vingt minutes journaliers ou même deux déplacements hebdomadaires seulement, révèle un coefficient d'utilisation déplorable.

Les déplacements en autobus sont effectués par un parc de 3.500 autobus environ, dont au maximum 3.000 seulement sont en mouvement au même instant, et qui encombrent aussi peu la chaussée que 10.000 voitures automobiles ; ce faible encombrement explique l'intérêt de la réservation aux autobus de couloirs spécialisés sur les voies.

L'évolution de la circulation et l'évolution de la structure d'une ville vont en général de pair. Mais pour Paris, il n'est pas d'extension possible puisque la ville s'inscrit dans un espace défini totalement occupé. L'évolution ne peut donc porter que sur l'utilisation du sol.

Suivant les prévisions, la population de la ville de Paris devrait rester stable et les emplois devraient croître de 100.000 environ, en se concentrant dans des secteurs privilégiés bien desservis. Par ailleurs, on sait que la part des emplois tertiaires générateurs de déplacements d'affaires augmentera sensiblement.

Dans ces conditions, on peut prévoir :

- une augmentation générale du nombre des déplacements,
- une augmentation des « migrations alternantes » de la banlieue vers Paris qui passerait de 750.000 personnes actuellement, à 1.100.000 vers l'an 2000,

- une augmentation relativement plus forte des déplacements de haut niveau hiérarchique,
- une relative concentration des points d'aboutissement malgré la permanence et même le développement des déplacements diffus,
- qualitativement, un besoin de plus en plus grand de confort et de rapidité.

Métro. — Omnibus.

Compte tenu de l'extension considérable de l'agglomération parisienne et de la mise en service d'un réseau express régional, le rôle du métropolitain évoluera nécessairement. Il devra irriguer la partie dense de la capitale à partir de nœuds des transports régionaux (R.E.R. et S.N.C.F. service de banlieue).

Dans cet esprit, la desserte interne de Paris par le métro omnibus, devra être adaptée, d'une part, à l'extension des activités centrales dans les arrondissements périphériques, d'autre part, et surtout à l'accroissement global des demandes de transports. C'est donc un accroissement général de capacité et de commodité qui doit être réalisé, complété par des ajustements locaux et des dessertes supplémentaires de quartiers non desservis.

Les mesures suivantes sont notamment à retenir :

- modernisation du matériel,
- prolongements en banlieue et créations de nouvelles lignes dans Paris (desserte des arrondissements périphériques),

Réseau routier rapide.

Le progrès certain qui est apporté par la construction du boulevard périphérique ne suffira pas à satisfaire les besoins internes à Paris.

Toute amélioration de la situation présente et tout projet de rénovation devront donc organiser la voirie grâce au report des flots principaux sur des voies rapides à grand débit.

Voies urbaines de distribution et de desserte.

L'ensemble particulièrement dense des voies urbaines actuelles est capable d'assurer un haut niveau de service dans la distribution ou la desserte. Malheureusement, la réglementation est si mal respectée que l'utilisation de la voirie présente un rendement déplorable ; d'une part, une portion chaque jour plus grande de sa surface (près de 60 % de chaussées) est transformée en un parc public gratuit et anarchique de stationnement ce qui restreint considérablement ses possibilités circulatoires ; d'autre part, la distinction ne se fait plus entre voies de distribution et voies de desserte des quartiers. En effet, le trafic de transit envahit peu à peu des rues dont la vocation était de desservir les activités des quartiers. Or, la capacité de ces rues encombrées de véhicules de livraisons est très faible par rapport à celles des voies de distribution traditionnelles : si l'on admettait, comme une règle, le regrettable état de fait qu'est le débordement du flot des véhicules de transit dans le tissu des quartiers, on serait conduit à frapper d'alignement une part très importante des rues, ce qui aurait un effet destructeur déplorable.

Parcs de stationnement.

Le parc automobile de Paris s'élevait en 1962 à 700.000 véhicules environ qui stationnaient de nuit, pour :

- 250.000 en stationnement autorisé sur la voie publique,
- 300.000 en garages et parcs de stationnement,
- 150.000 en stationnement anormal.

Depuis, ce parc automobile s'est accru d'environ 200.000 véhicules alors que la construction de garages privés fournissait 75.000 places et que, de son côté, la Ville en mettait en service 15.000 dans des parcs de stationnement concédés. Le déficit nouveau, supérieur à 100.000, vient donc s'ajouter au nombre ancien des voitures en stationnement anormal, et porte celui-ci à 250.000 au moins.

De jour, ce phénomène s'accroît encore. Le solde excédentaire de 200.000 véhicules entrant dans la ville, par rapport à ceux qui en sortent, n'est pas compensé par le maintien en mouvement d'un niveau constant de 40.000 à 60.000 véhicules.

Lignes aériennes. — Grandes lignes S.N.C.F.

Ces infrastructures dépassent le cadre de la Ville de Paris, mais il convient de considérer les conséquences locales de leur développement.

Actuellement, les aérodromes sont particulièrement mal desservis. Celui du Bourget, jusqu'à ces derniers temps, et celui d'Orly comptent parmi les aéroports mal reliés à la capitale.

Les gares et les aérodromes doivent être facilement accessibles à partir des quartiers d'affaires, des quartiers administratifs et des zones résidentielles de Paris ainsi que de l'extérieur de la Ville.

Cet accès doit être possible en véhicule automobile privé ou locatif ainsi que par les transports en commun de tous ordres.

En conséquence, les liaisons routières urbaines rapides, de même que le réseau régional de transport en commun, doivent desservir les gares au plus près. Il faut y situer les nœuds et les correspondances.

E. — LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

A Paris, comme dans toutes les grandes villes, et plus particulièrement les grandes capitales, se rencontrent plusieurs types d'équipements :

Les « équipements généraux » qui concernent l'ensemble de la nation, de la région ou de la ville ;

Les « équipements de secteur » qui sont relatifs à une partie seulement de la région ou de la ville ;

Les « équipements résidentiels » ou « de voisinage » qui se rattachent aux activités d'une aire relativement limitée de la ville.

De plus, au problème général des équipements se rattachent les problèmes des espaces verts et ceux relatifs aux eaux et à l'assainissement.

1° EQUIPEMENTS GÉNÉRAUX.

Ils comprennent :

Les équipements nationaux (administrations centrales, sièges des organes de l'Etat, grandes écoles, théâtres et musées nationaux, etc.) ;

Les équipements municipaux et régionaux (administration de la Ville et de la région, services publics, etc.).

L'inventaire des besoins des équipements nationaux fait l'objet d'études dans le cadre de la modernisation des services de l'Etat et de la politique d'aménagement du territoire. Il est certain, en effet, que les grands services de l'Etat voient leur taille et leur besoin en surface de planchers s'accroître. Il est non moins certain que des institutions internationales souhaitent établir ou renforcer leurs implantations à Paris. Enfin, des équipements culturels de haut niveau seront certainement créés au cours des prochaines décades.

Les besoins en extension des équipements municipaux sont probablement plus limités, compte tenu des réalisations récentes et de la réforme administrative qui a décentralisé de nombreux services. Un inventaire détaillé est toutefois à faire, afin d'aboutir à des propositions de localisations précises qui pourraient être formulées en même temps que les plans d'occupation des sols.

2° EQUIPEMENTS DE SECTEUR.

Ils intéressent essentiellement le secteur hospitalier, l'enseignement supérieur, les équipements sportifs majeurs.

Leur localisation est variée et certains d'entre eux sont déjà situés hors des limites administratives de la ville.

Equipement hospitalier.

Une nouvelle politique hospitalière a été mise en action. Des investissements importants ont permis de remédier, au moins pour partie, au retard considérable de notre équipement en ce domaine.

Mais, surtout, un fait nouveau est intervenu ces dernières années en matière d'enseignement médical : une réforme se traduisant par un rapprochement étroit de l'hôpital et de la Faculté, dont l'application se poursuit sur l'ensemble du territoire.

A Paris, il existe actuellement trois sections de C.H.U. qui fonctionnent selon les normes générales de la réforme (Saint-Antoine, Pitié—Salpêtrière, Cochin). Deux autres doivent ouvrir à la fin de 1968 (Créteil, Necker). En 1968-1969, seront entrepris les travaux concernant les sections de C.H.U. de Bichat et Bicêtre, en 1970 environ ceux d'Aubervilliers, entre 1970 et 1975 ceux de Saint-Louis—Lariboisière, et, éventuellement, d'Antony.

Evitant les cloisonnements anciens, la réforme permet, tout en créant des centres universitaires à proximité de services hospitaliers spécialement équipés, de favoriser l'adaptation à l'exercice de la médecine à plein temps et la présence de stagiaires étudiants dans les services hospitaliers anciens. Elle a eu, d'autre part, pour effet le lancement d'opérations nouvelles,

visant à satisfaire les besoins réels de l'agglomération : mise en place à Paris de services hautement spécialisés, construction de grands hôpitaux en banlieue.

Paris possède actuellement 23.000 lits d'hôpitaux dépendant de l'Assistance publique, en excluant les établissements de long séjour, mais en incluant Beaujon et Bicêtre. 10 hôpitaux seulement ont plus de 1.000 lits.

Ces moyens d'hospitalisation sont encore insuffisants et parfois qualitativement inadaptés. Il faudrait créer 15.000 lits d'ici 1975 : la création des C.H.U. qui viennent d'être énumérés devrait y aider.

D'autre part, les places d'hospice, actuellement au nombre de 12.000, devraient progressivement être portées à 34.000.

Enseignement supérieur.

La création de nouvelles facultés a été entreprise (Orsay, Nanterre) et devrait apporter une solution au niveau de la région, au problème de l'enseignement supérieur. Toutefois, il est évident qu'un certain nombre d'instituts spécialisés de haute technicité devront rester à Paris et que leur extension donnera lieu à des recherches de localisation douées de liaisons faciles avec les grands organismes universitaires.

Par ailleurs, les instituts universitaires de technologie à créer devront recevoir 20.000 étudiants.

Equipements sportifs majeurs.

Le problème de l'équipement sportif de Paris et celui de l'agglomération environnante sont étroitement liés. En effet, la population de Paris ne peut trouver que sur le territoire des communes avoisinantes les espaces dont elle a besoin. Par contre, les habitants de la banlieue viennent actuellement chercher à Paris même les stades de haute compétition, les installations spécialisées, les installations de spectacles sportifs au niveau de l'agglomération. Leur maintien dans Paris ne se justifie que pour ceux dont la capacité d'accueil et l'importance de fréquentation montrent bien qu'ils se placent à ce niveau. Dans l'avenir, les grandes surfaces sportives destinées au spectacle ou à des entraînements très spécialisés devraient être recherchées à la périphérie, les surfaces qui pourraient être dégagées dans la ville devant plutôt être réservées à l'entraînement et à la détente quotidienne.

Les besoins peuvent être évalués à 2.000 hectares dans la proche banlieue, dont 80 en première urgence, pour l'usage des seuls Parisiens.

Des piscines devront également être créées dans la capitale, éventuellement complétées par des patinoires, sport de plus en plus fréquenté. Une dizaine d'équipements pouvant recevoir au total 10.000 à 15.000 personnes sont souhaitables.

3° EQUIPEMENTS RÉSIDENTIELS ET DE VOISINAGE.

La volonté de conserver à Paris ses caractéristiques de diversité et de brassage des populations entraîne la nécessité de créer en nombre suffisant, des équipements regroupés sous les catégories suivantes :

- enseignement primaire et secondaire,
- équipements socio-culturels,
- équipements sportifs locaux,
- équipements pour personnes âgées,
- crèches et garderies,
- accueil des travailleurs étrangers.

Enseignement primaire et secondaire.

Le secteur préscolaire public et privé compte 60.000 places environ. Si l'on veut assurer un service correspondant à 70 % de la population enfantine (normes du District), il faudrait 15.000 places supplémentaires, situées en particulier dans les 15^e et 18^e arrondissements et dans ceux de la périphérie de l'est (20^e, 12^e, 13^e).

Dans l'enseignement primaire, les besoins sont théoriquement faibles, mais la vétusté de certains établissements impose leur reconstruction selon les normes actuelles, comprenant notamment des surfaces sportives. L'enseignement secondaire dans son ensemble nécessitera 107 C.E.S. pour scolariser environ 83.000 élèves. D'ici 1980, la construction d'une vingtaine d'établissements de ce type est à envisager. Outre cette catégorie, il faudra prévoir l'édification de collèges techniques, commerciaux et industriels.

Equipements socio-culturels.

L'ensemble des équipements socio-culturels (maisons et clubs de jeunes) privés et publics permet d'accueillir moins de 90.000 jeunes sur les 380.000 vivant à Paris en 1962.

D'après les normes admises pour le reste de la région, il serait nécessaire de prévoir 236 maisons et clubs, dont 50 de 600 mètres carrés et plus, et près d'un millier de micro-équipements dispersés.

Les bibliothèques de quartier sont, en général, trop exigües. Le milieu social des lecteurs a nettement évolué, et le besoin de bibliothèques modernes et vrais centres culturels est vivement ressenti. Il faudra donc prévoir l'extension ou la reconstruction des bibliothèques existantes, la création de bibliothèques enfantines et d'adolescents, la création de bibliothèques nouvelles dans les groupements importants de population (H.L.M., îlots rénovés, etc.).

Equipements sportifs locaux.

Ce sont les équipements qui paraissent les plus insuffisants. Il n'existe que 340 terrains omnisports. Leur carte fait apparaître clairement, si nous négligeons les bois de Boulogne et Vincennes, deux zones concentriques. Dans le centre jusqu'au 11^e arrondissement compris, les espaces sportifs de plein air sont presque inexistants ; dans la périphérie, les espaces couverts et de plein air sont un peu mieux proportionnés à la population (moins nettement dans les 17^e, 18^e et 15^e arrondissements).

Les besoins théoriques peuvent être évalués à un millier de terrains omnisports.

Equipements pour personnes âgées.

En matière d'équipement local pour personnes âgées, l'analyse actuelle fait surtout ressortir le caractère vétuste des maisons de retraite et hospices publics et privés, ainsi que leur quasi-absence dans le centre de Paris, le 9^e et le 12^e arrondissements. Entre 1962 et 1967, un sérieux effort a été fait en matière de foyers et la Ville dispose, actuellement, de plus de 1.100 lits.

Cependant, les besoins s'élèveront, d'ici à 1980, à 3.000 lits nouveaux. 4.000 autres, publics ou privés, seront à reconstruire ou à moderniser. 5.000 places de foyers-restaurants et centres de services collectifs sont en outre souhaitées.

Crèches et garderies.

Le déficit en crèches s'élèvera en 1975 à 70 établissements.

Ce besoin, lié à l'augmentation du travail féminin, devient urgent ; aussi sera-t-il nécessaire de trouver rapidement les terrains disponibles, notamment dans tous les secteurs de rénovation (22 projets existent déjà, dont 9 sont encore à l'étude), si l'on veut maintenir dans Paris une proportion suffisante de ménages aux revenus modestes.

Accueil des travailleurs étrangers.

L'équipement essentiel est constitué par les foyers. Actuellement, les hôtels meublés constituent, malgré leurs inconvénients, la seule structure d'accueil possible pour nombre de travailleurs étrangers.

Leur disparition est subordonnée à la construction de foyers correctement localisés, c'est-à-dire en ville ou en très proche banlieue.

Quant aux foyers, le programme quinquennal d'équipements estimait à 25.000 le nombre de places nécessaires pour les célibataires et à 2.500 le

nombre des logements pour les familles si l'on voulait reloger dans des conditions décentes les seuls habitants des bidonvilles.

Cependant, tous ne doivent pas être relogés dans Paris. De plus, la rénovation fait disparaître nombre d'hôtels meublés dans la ville, et leur clientèle ne s'adapte pas aux types de logements actuellement offerts en banlieue. Le problème de la construction de foyers pour travailleurs migrants se pose donc sans que les besoins puissent être, dans l'état actuel des études, estimés avec précision.

4° *Espaces verts.*

Les espaces verts publics comprennent 212 hectares de jardins municipaux et 91 hectares appartenant à l'Etat auxquels il convient d'ajouter la partie des bois de Boulogne et de Vincennes, utilisables quotidiennement par les riverains, soit 200 hectares environ (sur une surface totale de 846 hectares et 995 hectares respectivement).

Cette surface totale de 500 hectares attribue en moyenne $1 \text{ m}^2 \text{ 75}$ à chaque habitant. Si l'on tient compte également des espaces verts privés protégés (159 hectares) dont ne jouissent que quelques privilégiés, la surface moyenne, par habitant, s'élève à $2 \text{ m}^2 \text{ 30}$, l'un des chiffres les plus bas de toutes les capitales.

Mais ce $1 \text{ m}^2 \text{ 75}$ moyen d'espaces verts publics recouvre de grandes variations selon les arrondissements. A s'en tenir aux seuls espaces verts publics, si les habitants du 1^{er} arrondissement ont chacun à leur disposition $12 \text{ m}^2 \text{ 74}$, ceux du 2^e n'en ont que $0 \text{ m}^2 \text{ 05}$, ceux des 9^e, 10^e, 11^e, 12^e moins de $0 \text{ m}^2 \text{ 20}$. Dans dix arrondissements, la surface est inférieure à $0 \text{ m}^2 \text{ 50}$.

Les 556.000 habitants de six arrondissements juxtaposés (les 2^e, 3^e, 4^e, 9^e, 10^e et 11^e) se voient attribuer en moyenne $0 \text{ m}^2 \text{ 22}$ chacun. Si l'on portait à $2 \text{ m}^2 \text{ 25}$ cet espace vert, proportion modeste, simplement choisie pour les mettre au niveau moyen des 6^e, 7^e, 8^e, 14^e et 19^e arrondissements, pris tous ensemble, il faudrait créer 113 hectares d'espaces verts, sur une surface totale de 1.250 hectares, soit récupérer 9 % d'espaces libres dans ces six arrondissements du centre est de Paris qui, nous l'avons vu, comptent parmi ceux ayant les densités de jour les plus élevées.

La seconde zone parisienne particulièrement déficiente en espaces verts est constituée par le 17^e et le 18^e arrondissements où les habitants jouissent de $0 \text{ m}^2 \text{ 24}$ chacun ; il faudrait dégager 95 hectares pour accroître de 2 mètres carrés cette surface unitaire à trouver sur un total de 1.167 hectares. Les densités étant plus faibles et les possibilités de dépasser les gabarits plus grandes, l'opération serait, sous réserve du coût foncier, un peu plus aisée.

Le plan directeur, accepté en 1962 par le Conseil municipal, projetait 140 hectares d'espaces verts nouveaux à l'intérieur de Paris, dont 80 hec-

tares dans les secteurs de rénovation, 25 hectares dans les îlots insalubres. Or, la surface disponible n'a pratiquement pas varié depuis lors. Cela montre bien les difficultés d'une politique de reconquête.

A côté de l'aspect quantitatif des besoins, il existe un aspect qualitatif. On peut estimer en effet que depuis un siècle (âge des derniers grands jardins parisiens), la nature même des besoins en espaces verts s'est transformée. Au XIX^e siècle, l'espace vert urbain est essentiellement conçu comme un spectacle permettant de restituer au citadin la vue d'un paysage campagnard (Buttes-Chaumont, parc de Montsouris, parc Monceau). En sont naturellement exclus les équipements, notamment commerciaux, et les activités physiques qui nuiraient au cadre « rural ». Les parcs et jardins sont même souvent à l'écart des cheminements piétonniers. Le début du XX^e siècle, plus sensible aux activités sportives, ne peut situer celles-ci que sur des espaces en tout contraires aux précédents, les stades et terrains de sports. Tout un ensemble de règlements maintient soigneusement à l'écart les uns des autres : commerces, espaces verts, activités physiques... Quelques restaurants, quelques marchands de jouets, quelques kiosques à musique sont de rares exceptions qui confirment la règle. Il serait aujourd'hui nécessaire, conformément à une tendance beaucoup plus générale, que soient réunies ces fonctions séparées.

Ces espaces verts doivent être intégrés à la cité et constituer même, dans certains cas, des points de passage obligé pour les piétons.

Enfin, une politique de reconversion progressive de certains cimetières avait été préconisée par le précédent plan directeur et retenue. Bien qu'elle n'ait pu être encore suivie d'effet, il semble opportun de la retenir à nouveau.

5° *Eau et assainissement.*

Paris dispose actuellement d'un système de distribution d'eau et d'assainissement original à plusieurs titres et, en général, satisfaisant, résultat d'une lente évolution des techniques, des besoins et des idées : service entièrement municipal, groupé sous une direction unique, ce qui a notamment permis des ouvrages communs en galerie ; double distribution d'eau potable ; adductions gravitaires anciennes d'eau de source pour une part toujours notable ; réseau d'assainissement unitaire visitable.

Les consommations sont actuellement de 450.000 mètres cubes par jour pour l'eau non potable et 850.000 mètres cubes pour l'eau potable. Pour cette dernière, l'eau de source entre pour une part variant de 300 à 550.000 mètres cubes par jour suivant le débit des sources, le complément étant obtenu par les usines de Saint-Maur et Ivry.

Des réservoirs d'une capacité totale de plus de 900.000 mètres cubes assurent la régularisation des débits demandés.

Le réseau unitaire d'assainissement, installé et développé sous toute la voirie, conduit les effluents soit dans les champs d'épandage, soit à la station de traitement d'Achères.

Malgré la stabilité relative de la population et de l'emploi à Paris, les progrès des habitudes d'hygiène et des commodités domestiques conduisent à un accroissement de l'ordre de 2 % par an de la consommation d'eau potable à Paris.

L'accélération de la rénovation du tissu urbain pourra conduire à un accroissement de ce taux de croissance. La moyenne actuelle de 500 litres par jour et par habitant est, en effet, dépassée dans plusieurs villes. Les besoins évalués à 1.100.000 mètres cubes par jour en 1975 pour la production normale, avec possibilité d'assurer des pointes de 1.400.000 mètres cubes par jour, risquent de croître notablement d'ici la fin du siècle.

Le débit des adductions d'eau de source ne peut être pris en compte que pour 475.000 mètres cubes par jour, débit moyen de l'étiage.

Les usines de Saint-Maur et Ivry devraient être limitées au débit de 300.000 mètres cubes par jour pour garantir non seulement une eau salubre, mais également une eau de qualité organoleptique indiscutable.

Une usine va être construite à Orly, susceptible d'un débit normal de 300.000 mètres cubes par jour qui garantit ainsi le débit nécessaire pendant les années à venir dans de bonnes conditions de filtrage. Un réservoir de 240.000 mètres cubes à L'Haÿ-les-Roses assurera la régularisation de cette nouvelle amenée. Les usines de filtrage permettront de compenser les débits d'étiage exceptionnellement faibles.

Si l'avenir proche paraît assuré, il sera néanmoins probablement nécessaire de trouver de nouvelles solutions avant la fin du siècle.

F. — LE ZONAGE TEL QU'IL EST PRÉVU DANS LE PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE LA VILLE DE PARIS

Le rapport établi en 1959, à l'appui du plan directeur de Paris, contrairement à la spécialisation fonctionnelle très poussée du zonage de type américain, avait préconisé une spécification beaucoup plus souple, plus en rapport avec le tissu urbain traditionnel des vieilles villes européennes en général et de Paris en particulier. La diversité du tissu parisien et, notamment, les différences fondamentales existant entre la zone centrale historique et la couronne périphérique, avaient déjà conduit à définir plusieurs zones, affectées de règles d'urbanisme différentielles.

Dans le règlement établi en 1959, le territoire de la Ville de Paris comprenait des zones dites « zones d'affectation » caractérisées par des

activités qui sont souhaitables, acceptables ou à écarter et des zones dites « zones de protection » fixant, indépendamment de la réglementation propre aux zones d'affectation, des servitudes spéciales imposées aux immeubles existants et aux constructions nouvelles. Dans les zones d'affectation, était défini un coefficient maximum d'utilisation du sol (1) égal au rapport de la surface cumulée des planchers comptés hors œuvre, y compris les parties de rez-de-chaussée à usage d'habitation, à la surface des parcelles. Les zones d'affectation prévues étaient au nombre de 6 : zone A dite « d'habitation », zone dite « d'artisanat et d'entrepôts », zone dite « d'activité industrielle », zone dite « d'affaires », zone dite « administrative » et zone dite « universitaire ».

Dans les zones A, dites « d'habitation », destinées principalement aux constructions d'habitations, le coefficient d'utilisation du sol ne peut dépasser trois, dont 20 % au maximum peuvent être réservés aux commerces, aux bureaux, non susceptibles de porter atteinte au caractère des lieux avoisinants et aux activités artisanales, établissements ou entrepôts de faible importance non susceptibles d'incommoder le voisinage.

Dans les zones dites « d'artisanat et d'entrepôts », destinées principalement aux dépôts commerciaux, entrepôts, magasins généraux, artisanat, le coefficient d'utilisation du sol ne peut dépasser 3,5 dont 20 % au maximum peuvent être réservés à l'habitation qui y est tolérable mais non souhaitable.

Dans les zones dites « d'activité industrielle », sont admis les mêmes établissements que dans la zone précédente, mais les constructions d'habitation en sont exclues, sauf les logements de fonction.

Dans ces zones, aucun coefficient d'utilisation maximum au sol n'est imposé, mais le volume bâti par mètre carré de superficie utilisable de parcelle est fixé à 10 mètres cubes au maximum.

Les zones dites « d'affaires » sont destinées principalement aux établissements commerciaux et aux immeubles à usage de bureaux. Les constructions d'habitation y sont admises. Le coefficient d'utilisation maximum au sol y est fixé à 3,5. Les constructeurs d'établissements commerciaux et d'immeubles à usage de bureaux doivent y réserver, à usage de parcs, une superficie égale à 40 % de la surface utile de planchers à usage de locaux commerciaux ou bureaux.

La zone dite « administrative » doit regrouper des administrations publiques devant rester à Paris, sous réserve des mesures prises pour la conservation des sites et des quartiers historiques. Le coefficient maximum d'utilisation du sol est égal à 3. Les autres constructions peuvent y être admises dans les mêmes conditions que dans la zone A.

(1) Cette notion de coefficient d'utilisation du sol (C.U.S.), introduite en France par les auteurs du plan directeur en 1959 à partir des méthodes utilisées notamment en Scandinavie, est désormais admise sur le plan international comme un moyen rationnel de mesurer et réglementer l'occupation des zones urbaines.

Dans la zone dite « universitaire », l'implantation des établissements d'enseignement supérieur est souhaitable. Le coefficient d'utilisation maximum du sol est égal à 3 ; les autres constructions peuvent y être admises dans les mêmes conditions que dans la zone A.

Pour chacune des zones étaient également fixées des interdictions d'établissements, qualifiés de 1^{re}, de 2^e et de 3^e classes, prévues par un arrêté ministériel de 1949 ; de même, dans toutes les zones, les établissements commerciaux, les bureaux, les locaux à usage artisanal et les industries non susceptibles d'incommoder le voisinage pouvaient être admis en vue d'offrir des emplois sur place à une partie de la population. Un ensemble de dispositions visait également les établissements industriels existants ne répondant pas à ces prescriptions.

Les zones de protection, prévues par ailleurs, sont de deux sortes :

D'une part, les zones de protection des sites, de caractère pittoresque, monumental, historique, archéologique ou esthétique. Dans ces zones, toute modification d'immeuble ou construction nouvelle, susceptible d'être vue du domaine public, met en cause les compétences du Ministère des Affaires culturelles et, au niveau local, certains organismes consultatifs tels que la Commission des Sites. Ces zones peuvent également être étendues sur le territoire des communes limitrophes de Paris, conformément au plan d'urbanisme de ces communes.

D'autre part, dans les zones dites « de protection spéciale de l'habitation », ne sont admises que les constructions à usage principal d'habitation, à l'exclusion de tous immeubles destinés aux bureaux ou à l'exercice d'une activité commerciale, industrielle ou artisanale non indispensable à l'équipement local. La surface du sol, occupée par les constructions, ne peut excéder dans ces zones la moitié de la surface des parcelles.

Ces dispositions sont complétées par un ensemble de réglementations relatives aux secteurs de rénovation, aux îlots, aux voies, propriétés et aux cours.

Les principes et solutions qui viennent d'être rappelés sont essentiellement les résultats d'un constat concernant les fonctions et les densités actuelles. Dans le centre, il avait paru en 1959 raisonnable de confirmer les fonctions dirigeantes qui s'y exercent. Des transformations radicales y étaient considérées comme impossibles. Par ailleurs, les habitudes traditionnelles relatives à certaines fonctions qui s'y exercent, Bourse des valeurs, Palais-Bourbon, Sorbonne, par exemple, étaient confirmées. Les solutions envisagées apportaient donc plutôt des correctifs à un état de fait existant que des modifications radicales.

L'augmentation des activités tertiaires déjà constatée et dont il était affirmé que la tendance ne ferait que s'accroître, notamment dans le centre, devait faire l'objet d'un contrôle. L'intention des auteurs du plan de 1959

était de canaliser la pression exercée par la croissance de ces activités dans un périmètre comprenant le quartier d'affaires de fait. Ceci devait éviter leur extension non contrôlée vers les quartiers périphériques où se seraient créés des noyaux peut-être fonctionnels mais dans des endroits mal préparés pour les recevoir.

Le plan joint au document de 1959 faisait apparaître, notamment en ce qui concerne la zone d'affaires, une localisation consécutive au constat déjà fait des localisations actuelles. Cette zone, s'étendant en une large tâche centrée très sensiblement sur les environs de l'Opéra, confirmait, dans l'essentiel, l'état de fait existant. Elle englobe ou passe à proximité des grandes gares par où se déverse la population active de banlieue ou de grande banlieue et son extrême pointe ouest atteignait les limites des 17^e et 16^e arrondissements. C'est également dans cette zone que se trouvaient la plupart des théâtres et des cinémas d'exclusivité de Paris.

La zone administrative, située en quasi-totalité sur la rive gauche, recouvrait l'ensemble du 7^e arrondissement avec une possible extension sur le 15^e. Quant à la zone universitaire, elle recouvrait le 5^e et une partie du 6^e arrondissement avec une extension possible le long de la ligne de Sceaux en banlieue.

En fait, ces différentes dispositions n'ont pu totalement empêcher le déroulement d'une évolution qui n'était pas souhaitée. Le problème du zonage se pose donc avec la même acuité.

DEUXIÈME PARTIE



OPTIONS



OPTIONS

A. — PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES

Compte tenu de l'ensemble des données déjà analysées, les prévisions à moyen terme concourent à prouver que la population parisienne pourrait légèrement décroître d'ici 1985. Le nombre de ménages devrait continuer à augmenter et leur taille se restreindre encore. Le nombre des personnes âgées marquerait également une tendance à s'accroître, tandis que les effectifs d'âge scolaire, malgré la prolongation obligatoire des études du premier degré, diminueraient. Le centre de la ville devrait lentement se décongestionner et plusieurs arrondissements périphériques connaître une certaine densification résidentielle.

Toutefois, Paris reste essentiellement une ville « ouverte ». Le parc immobilier, avec des variations en qualité et quantité, peut en tant qu'élément d'accueil des courants migratoires résidentiels de longue durée infléchir les conditions de l'évolution démographique parisienne. De même l'emploi peut avoir une influence si la politique préconisée dans le secteur tertiaire peut être efficacement mise en œuvre.

Mais, dans l'un ou l'autre domaine, le freinage des tendances démographiques spontanées de Paris, suppose une action volontaire puissante et vraisemblablement coûteuse.

Dans les conditions actuelles et à moins de réaliser des rythmes d'accroissement immobilier très supérieurs aux rythmes actuels, construire dans Paris aboutit à mieux loger les Parisiens et non à en accroître le nombre. D'autre part, si les tendances actuelles du marché foncier devaient se poursuivre, et par suite restreindre encore la construction de logements sociaux dans la ville, Paris deviendrait — l'évolution est déjà amorcée — le lieu privilégié de résidence des classes les plus favorisées.

Souhaiter infléchir le développement démographique de Paris dans le sens du maintien en quantité et en variété sociale de ses habitants revient donc à poser les problèmes du coût économique et de la possibilité d'action des pouvoirs publics sur l'évolution du parc-logement et sur ses valeurs vénales et locatives.

OPTIONS

A. — PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES

Compte tenu de l'ensemble des données déjà analysées, les prévisions à moyen terme concourent à prouver que la population parisienne pourrait légèrement décroître d'ici 1985. Le nombre de ménages devrait continuer à augmenter et leur taille se restreindre encore. Le nombre des personnes âgées marquerait également une tendance à s'accroître, tandis que les effectifs d'âge scolaire, malgré la prolongation obligatoire des études du premier degré, diminueraient. Le centre de la ville devrait lentement se décongestionner et plusieurs arrondissements périphériques connaître une certaine densification résidentielle.

Toutefois, Paris reste essentiellement une ville « ouverte ». Le parc immobilier, avec des variations en qualité et quantité, peut en tant qu'élément d'accueil des courants migratoires résidentiels de longue durée infléchir les conditions de l'évolution démographique parisienne. De même l'emploi peut avoir une influence si la politique préconisée dans le secteur tertiaire peut être efficacement mise en œuvre.

Mais, dans l'un ou l'autre domaine, le freinage des tendances démographiques spontanées de Paris, suppose une action volontaire puissante et vraisemblablement coûteuse.

Dans les conditions actuelles et à moins de réaliser des rythmes d'accroissement immobilier très supérieurs aux rythmes actuels, construire dans Paris aboutit à mieux loger les Parisiens et non à en accroître le nombre. D'autre part, si les tendances actuelles du marché foncier devaient se poursuivre, et par suite restreindre encore la construction de logements sociaux dans la ville, Paris deviendrait — l'évolution est déjà amorcée — le lieu privilégié de résidence des classes les plus favorisées.

Souhaiter infléchir le développement démographique de Paris dans le sens du maintien en quantité et en variété sociale de ses habitants revient donc à poser les problèmes du coût économique et de la possibilité d'action des pouvoirs publics sur l'évolution du parc-logement et sur ses valeurs vénales et locatives.

Maintenir certaines branches de l'industrie ou de l'artisanat à Paris, y entretenir ou y construire un nombre suffisant de logements sociaux ou de catégorie plus élevée coûtera cher. Seule la collectivité publique pourra en supporter en partie le prix. D'autre part, le rythme et le volume des moyens à mettre en œuvre n'impliquent pas automatiquement la justesse et la maîtrise des résultats escomptés.

Les politiques nouvelles de l'emploi et du logement n'en sont pas moins nécessaires.

B. — OPTIONS ÉCONOMIQUES

La stabilité relative du niveau global de la population active masque, en fait, un certain déclin de la population industrielle compensé par un accroissement du nombre des employés du secteur tertiaire. Sauvegarder l'équilibre sociologique de la capitale, maintenir les recettes fiscales indispensables à la Ville de Paris et contenir les migrations alternantes quotidiennes dans des limites tolérables, impliquent là aussi l'instauration d'une politique énergique de l'emploi, principalement dans des perspectives qualitatives.

Le Schéma directeur régional d'aménagement et d'urbanisme a d'ores et déjà défini l'essentiel des perspectives voulues pour l'ensemble de l'agglomération (1). Dans ce total, Paris ne devrait pas, d'ici la fin du siècle, avoir gagné plus de 100.000 à 200.000 emplois, « cette augmentation éventuelle reflétant plus l'incertitude inhérente à des prévisions à long terme qu'une tendance réelle à l'expansion ».

La politique à engager en matière d'emploi doit tendre à contrôler les tendances : réduction de 200.000 unités des emplois secondaires les moins désignés à rester dans Paris et augmentation judicieusement diversifiée de 300.000 emplois tertiaires pour aboutir à un solde positif de 100.000 unités.

L'implantation des emplois nouveaux paraît devoir s'inscrire :

- sous forme de pôles majeurs, au droit des principaux points de rupture de charge des transports urbains,
- entre les pôles et la périphérie dans certains points de concentration n'ayant aucune commune mesure par leur importance avec les pôles eux-mêmes.

Cette politique aurait pour effet de ralentir, voire d'arrêter, le transfert des emplois vers l'ouest de Paris, de faire cesser, dans la mesure

(1) En 1962, la région parisienne disposait de 3.947.000 actifs dont 1.742.700 personnes employées dans le secondaire y compris les bâtiments et les travaux publics et 2.142.800 dans le tertiaire. A la fin du siècle, les prévisions du schéma estiment que ce total passera à 6 millions.

du possible, l'éviction d'une grande partie des artisans et ouvriers implantés dans les arrondissements périphériques de la capitale en voie de rénovation, et de diminuer le rythme des migrations alternantes.

Dans l'industrie, il est souhaitable d'assurer le transfert hors de Paris :

- des industries sales et bruyantes pour le voisinage,
- des industries qui nécessitent beaucoup d'espace (1),
- des industries vieilles qui fonctionnent dans des bâtiments inadaptés,
- des industries mal situées au milieu du tissu résidentiel parce qu'elles ont été créées à une période ancienne.

Paris doit, néanmoins, conserver sa puissance industrielle sous une forme adaptée.

Elle est nécessaire à l'équilibre économique d'une grande ville et il y aurait danger à fonder son avenir trop exclusivement sur le secteur tertiaire non producteur de biens. Londres, où cependant une politique de contrôle de la croissance de l'agglomération est en vigueur, a su maintenir sa capacité industrielle qui, entre 1951 et 1961, a augmenté de 4,4 % pour la ville et de 12,6 % pour la région.

Sur le plan technique, la convergence à Paris d'une grande puissance financière et des rencontres internationales permet une rentabilité plus grande des investissements.

Des industries très modernes, telles que la chimie, l'électronique ou les productions très raffinées, ont d'autre part leur place à Paris.

Enfin, l'équilibre social nécessite qu'un certain nombre d'emplois ouvriers restent à l'intérieur même de Paris.

Compte tenu du départ en province des entreprises de sous-traitance qui suivent le transfert des grandes unités de production et des phénomènes de concurrence et de concentration, la politique industrielle de Paris doit donc se fonder sur une adaptation selon les secteurs d'activité.

L'artisanat est fortement touché par les effets de la rénovation. Dans la mesure où il convient de restructurer largement la couronne périphérique notamment, il est nécessaire de mettre à l'étude un certain nombre de suggestions.

Dans l'ordre financier, il conviendrait :

- d'aménager un système particulier de crédit bancaire à la disposition des artisans atteints par des opérations de rénovation,

(1) Le Schéma directeur de la région de Paris indique la nécessité d'un doublement des surfaces industrielles dans le cas d'utilisation de nouvelles normes. Avec les normes actuelles — 1 hectare pour 50 emplois industriels — les 500.000 actifs de l'industrie parisienne occuperaient 10.000 hectares, soit la surface totale de la capitale.

du possible, l'éviction d'une grande partie des artisans et ouvriers implantés dans les arrondissements périphériques de la capitale en voie de rénovation, et de diminuer le rythme des migrations alternantes.

Dans l'industrie, il est souhaitable d'assurer le transfert hors de Paris :

- des industries sales et bruyantes pour le voisinage,
- des industries qui nécessitent beaucoup d'espace (1),
- des industries vieilles qui fonctionnent dans des bâtiments inadaptés,
- des industries mal situées au milieu du tissu résidentiel parce qu'elles ont été créées à une période ancienne.

Paris doit, néanmoins, conserver sa puissance industrielle sous une forme adaptée.

Elle est nécessaire à l'équilibre économique d'une grande ville et il y aurait danger à fonder son avenir trop exclusivement sur le secteur tertiaire non producteur de biens. Londres, où cependant une politique de contrôle de la croissance de l'agglomération est en vigueur, a su maintenir sa capacité industrielle qui, entre 1951 et 1961, a augmenté de 4,4 % pour la ville et de 12,6 % pour la région.

Sur le plan technique, la convergence à Paris d'une grande puissance financière et des rencontres internationales permet une rentabilité plus grande des investissements.

Des industries très modernes, telles que la chimie, l'électronique ou les productions très raffinées, ont d'autre part leur place à Paris.

Enfin, l'équilibre social nécessite qu'un certain nombre d'emplois ouvriers restent à l'intérieur même de Paris.

Compte tenu du départ en province des entreprises de sous-traitance qui suivent le transfert des grandes unités de production et des phénomènes de concurrence et de concentration, la politique industrielle de Paris doit donc se fonder sur une adaptation selon les secteurs d'activité.

L'artisanat est fortement touché par les effets de la rénovation. Dans la mesure où il convient de restructurer largement la couronne périphérique notamment, il est nécessaire de mettre à l'étude un certain nombre de suggestions.

Dans l'ordre financier, il conviendrait :

- d'aménager un système particulier de crédit bancaire à la disposition des artisans atteints par des opérations de rénovation,

(1) Le Schéma directeur de la région de Paris indique la nécessité d'un doublement des surfaces industrielles dans le cas d'utilisation de nouvelles normes. Avec les normes actuelles — 1 hectare pour 50 emplois industriels — les 500.000 actifs de l'industrie parisienne occuperaient 10.000 hectares, soit la surface totale de la capitale.

— de créer une aide spécifique aux rénovateurs en faveur de la réinstallation de l'artisanat,

— d'utiliser à la même fin, et moyennant une garantie à définir, une partie des réserves de la Caisse autonome d'assurance vieillesse artisanale.

Dans l'ordre réglementaire, tout ce qui permettrait de réduire les délais des opérations de rénovation faciliterait le problème de la réinstallation des artisans, qu'il s'agisse du nombre des juges fonciers intervenant à l'occasion des expropriations ou des indemnités à verser à l'artisan pendant la durée des travaux ou encore des mécanismes visant à conférer plus de souplesse aux modalités de la réinstallation.

Techniquement, le problème de la non-rentabilité des locaux reconstruits à l'usage des artisans pourrait sans doute être résolu par une imbrication des surfaces affectées à l'artisanat, aux bureaux et aux logements à l'intérieur d'un même ensemble immobilier, comme l'expérience en a été faite à Genève.

Ces principes n'excluent pas une transformation des formes de l'artisanat dans le sens d'un accroissement des services aux ménages ou à l'industrie (dépannage, entretien).

Dès lors que les mesures auraient été prises permettant d'intégrer les artisans dans le processus de rénovation, il conviendrait que les organismes professionnels prennent conscience des intérêts véritables de leurs membres et de la collectivité et s'associent, même au prix d'inconvénients justifiés, à ce mouvement.

Le tertiaire enregistrera les évolutions suivantes dans ses diverses branches.

Les transports et le commerce ne paraissent guère susceptibles de croissance. Le mouvement de concentration commerciale déjà amorcé ira en se renforçant mais libérera sans doute une partie des effectifs de ce secteur.

Pour les emplois publics, l'augmentation des effectifs administratifs de l'Etat pourrait être importante si l'on ne tendait pas à favoriser la décentralisation hors de Paris des services publics. Toutefois, une telle politique devrait conserver l'essentiel des échelons de l'activité administrative nationale et, en les laissant regroupés autour du siège du Gouvernement, permettre une croissance modérée des effectifs les mieux qualifiés.

Les progrès généraux de l'économie favoriseront certainement la croissance des assurances, des professions libérales, des banques, des activités de gestion, des services supérieurs et des sièges sociaux. La construction de surfaces de bureaux importantes, à l'intérieur de Paris, pourra avoir comme conséquence une puissance d'attraction renforcée sur tous les éléments de commandement et d'animation supérieure, aussi bien dans le domaine des activités que dans celui des loisirs.

Il est extrêmement souhaitable que les implantations d'ordre international du tertiaire se développent à Paris. En effet, dans ce domaine, Paris ne lésera aucune autre ville française et remplira sa fonction de capitale tout en permettant le développement des métropoles d'équilibre de province. Peut-être serait-il bon de créer, à l'exemple de ce qui s'est fait dans plusieurs capitales étrangères, un centre universitaire international et d'accepter les propositions d'installation et de développement des grands organismes à compétence mondiale. Il y a là un secteur parfaitement compatible avec les fonctions de Paris, les perspectives d'emploi et la variété sociale et sociologique de la capitale.

Mais, parallèlement à la politique de sélection des emplois, il faut prévoir un assez large remaniement des lieux d'implantation.

Les arrondissements où l'on compte le plus d'industries et surtout d'industries dont le départ est souhaitable sont également ceux où les artisans sont nombreux : les 20^e, 19^e, 15^e, 13^e, 11^e et 3^e. Ce sont aussi des arrondissements où l'état de l'habitat et les conditions de logement doivent entraîner un remaniement assez profond. Leur restructuration soulève donc simultanément les problèmes parallèles du relogement et du réemploi.

A considérer, d'une part, les taux actuels respectifs d'emploi à l'est de Paris et dans le centre et, d'autre part, les perspectives de diminution de l'emploi industriel dans les arrondissements de l'Est, on comprend l'importance d'un rééquilibrage de l'emploi et de la localisation préférentielle des pôles à l'est de Paris mais suffisamment à proximité du centre pour qu'ils puissent exercer un effet d'attraction sur les zones voisines des 2^e, 3^e et 9^e arrondissements surdensifiés.

Ainsi, les options économiques reviennent à :

— développer l'importance du secteur tertiaire de rang élevé qui doit rester groupé,

— organiser cette croissance par la création de pôles fonctionnels concentrés,

— rééquilibrer vers l'est son développement pour compenser le déficit d'emplois tertiaires dans cette zone géographique,

— associer le départ des industries inadaptées à la Ville ou nuisibles et la transformation nécessaire de l'artisanat à la rénovation et à la restructuration progressive des arrondissements périphériques.

C. — HABITAT ET LOGEMENT. — LES OPTIONS

LES BESOINS EN LOGEMENTS.

Face au rythme de construction de 10.000 logements annuels, les besoins sont considérables.

Les travaux de l'I.N.S.E.E. établissent qu'il manquerait actuellement 450.000 pièces pour que chaque ménage soit logé convenablement. Mais, avec l'élévation du niveau de vie, il faut prévoir, même en supposant stable le nombre des habitants, une large expansion des exigences de la population.

Le déficit total devrait donc pouvoir être évalué pour Paris à 675.000 pièces d'habitation auxquelles il faudrait ajouter les surfaces de garage nécessairement liées au logement.

Le maintien, et même l'accélération, de la désagrégation du tissu remettrait très prochainement en question la réalisation des projections démographiques et économiques.

Compte tenu de l'état des besoins et des possibilités financières, le minimum consisterait à réaliser un doublement rapide du rythme actuel de la construction de logements, soit 20.000 logements par an. Parallèlement à cet effort, il faudrait prévoir une intensification de la modernisation et de l'entretien de tous les locaux anciens bien construits.

Finalement, l'échelle de l'opération suppose que soient utilisés tous les moyens capables d'améliorer le bilan de la construction, qu'ils relèvent des règlements d'urbanisme, des techniques de construction, de l'organisation des travaux, des délais de décision administrative ou des aides et incitations à l'édification de logements sociaux. Le succès résultera de la cohérence entre ces divers moyens.

Il est certain que la rénovation ainsi que la restauration immobilière par curetage et amélioration de l'équipement interne des immeubles devraient pouvoir permettre une accélération de la modernisation du parc-logement. Dans cet esprit, la loi du 12 juillet 1967 sur l'amélioration de l'habitat constitue une charte et un moyen d'action qui devraient avoir à Paris de vastes prolongements.

LES BESOINS EN MATIÈRE DE BUREAUX.

Les nécessités de desserrement des bureaux engendreront, dans les vingt-cinq ans à venir, une croissance de la surface nécessaire par emploi. A population tertiaire identique, les bureaux devraient occuper à l'avenir une surface sensiblement plus importante. A ce besoin s'ajoute celui du renouvellement des bureaux vétustes implantés dans le centre.

C. — HABITAT ET LOGEMENT. — LES OPTIONS

LES BESOINS EN LOGEMENTS.

Face au rythme de construction de 10.000 logements annuels, les besoins sont considérables.

Les travaux de l'I.N.S.E.E. établissent qu'il manquerait actuellement 450.000 pièces pour que chaque ménage soit logé convenablement. Mais, avec l'élévation du niveau de vie, il faut prévoir, même en supposant stable le nombre des habitants, une large expansion des exigences de la population.

Le déficit total devrait donc pouvoir être évalué pour Paris à 675.000 pièces d'habitation auxquelles il faudrait ajouter les surfaces de garage nécessairement liées au logement.

Le maintien, et même l'accélération, de la désagrégation du tissu remettrait très prochainement en question la réalisation des projections démographiques et économiques.

Compte tenu de l'état des besoins et des possibilités financières, le minimum consisterait à réaliser un doublement rapide du rythme actuel de la construction de logements, soit 20.000 logements par an. Parallèlement à cet effort, il faudrait prévoir une intensification de la modernisation et de l'entretien de tous les locaux anciens bien construits.

Finalement, l'échelle de l'opération suppose que soient utilisés tous les moyens capables d'améliorer le bilan de la construction, qu'ils relèvent des règlements d'urbanisme, des techniques de construction, de l'organisation des travaux, des délais de décision administrative ou des aides et incitations à l'édification de logements sociaux. Le succès résultera de la cohérence entre ces divers moyens.

Il est certain que la rénovation ainsi que la restauration immobilière par curetage et amélioration de l'équipement interne des immeubles devraient pouvoir permettre une accélération de la modernisation du parc-logement. Dans cet esprit, la loi du 12 juillet 1967 sur l'amélioration de l'habitat constitue une charte et un moyen d'action qui devraient avoir à Paris de vastes prolongements.

LES BESOINS EN MATIÈRE DE BUREAUX.

Les nécessités de desserrement des bureaux engendreront, dans les vingt-cinq ans à venir, une croissance de la surface nécessaire par emploi. A population tertiaire identique, les bureaux devraient occuper à l'avenir une surface sensiblement plus importante. A ce besoin s'ajoute celui du renouvellement des bureaux vétustes implantés dans le centre.

Il faudra y ajouter les surfaces nécessaires à l'installation de 300.000 emplois tertiaires nouveaux dont 200.000 seulement justifieront de nouvelles constructions, soit 4 millions de mètres carrés environ.

Pour satisfaire aux besoins de bureaux, le rythme annuel futur de construction devrait s'établir autour de 250.000 mètres carrés, auquel il convient d'ajouter l'édification des surfaces de garage liées à l'emploi.

A l'heure actuelle, les extensions de bureaux résultent de la construction d'environ 45.000 mètres carrés de bureaux neufs auxquels s'ajoutent environ 140.000 mètres carrés de transformation de logements. Il est souhaitable à l'avenir que les nouvelles surfaces résultent des constructions neuves n'amputant pas le parc-logement.

Sur ce total, la modernisation des méthodes de travail ou d'information et la tendance à la concentration des entreprises conduisent à prévoir des zones fonctionnelles denses, bien desservies, vers la ville et vers l'extérieur, où les nouvelles implantations de bureaux pourront se faire avec toute la concentration souhaitable, sans être entravées par les nombreuses servitudes architecturales ou de fonctionnement de l'actuelle zone des affaires.

De nombreux pôles d'emplois tertiaires seront donc créés à des emplacements suffisamment proches du centre pour participer à son animation, mais en même temps suffisamment écartés pour se libérer des servitudes architecturales et du respect du site.

LES BESOINS EN MATIÈRE HOTELIÈRE.

La sauvegarde des fonctions majeures d'accueil et de tourisme de la Ville de Paris comparée à l'insuffisance notoire de son équipement hôtelier justifie des solutions particulières.

La mise en service sur l'Atlantique d'avions gros porteurs, dès 1970-1972, rendrait nécessaire la construction, dans un délai de six à huit ans, de 10.000 chambres supplémentaires de catégorie moyenne (3 étoiles) réparties en unités fonctionnelles de 500 à 1.000 chambres.

La nécessité d'un tel programme est confirmée par les comparaisons avec les métropoles étrangères : New York compte treize hôtels de 1.000 à 1.600 chambres et sept hôtels de plus de 2.000 chambres ; Chicago dispose d'un hôtel de 2.600 chambres, d'un de 2.200, d'un de 1.500, de trois de 1.000 et de quatorze de 300 à 700 chambres ; à Tokyo, enfin, près des trois quarts des hôtels de construction très récente relèvent d'unités de 500 chambres et plus.

En regard, Paris compte cent-vingt hôtels de catégorie « 3 étoiles » ayant 60 chambres en moyenne par unité, cinquante et un hôtels « 4 étoiles » avec, en moyenne, 132 chambres par unité et quatre hôtels « 4 étoiles luxe » comptant, en moyenne, 230 chambres par hôtel.

L'effort engagé récemment pour remédier à cette situation doit être accentué. On a construit depuis la Deuxième Guerre mondiale que deux hôtels : le « Hilton » de l'avenue de Suffren (500 chambres) et le « Hilton » d'Orly (270 chambres). Les projets à l'étude (porte Maillot, Montparnasse, Orsay) doivent être complétés par d'autres projets et constituer un programme à la mesure des besoins permettant : d'une part de rééquilibrer la fonction d'accueil de niveau élevé entre l'ouest et l'est de la ville ; d'autre part d'agir sur la répartition spatiale de l'offre d'emplois.

En effet, la répartition géographique des hôtels 3, 4 étoiles et de luxe, actuellement en service, présente une concentration relative de ces établissements sur la rive droite, à l'ouest de la rue de Castiglione. Cette localisation privilégiée à l'ouest est confirmée par le projet de la porte Maillot et par l'« Hilton-Suffren » qui rompt, cependant, avec la tradition en s'implantant à l'écart et sur la rive gauche. Il est à craindre que la poussée des affaires et le déséquilibre entre l'est et l'ouest n'accélère le mouvement dissociant le centre historique du centre touristique.

Le retour à l'équilibre ne peut se faire que progressivement en partant de l'ouest et en remontant le fleuve dont les rives constituent un cadre plaisant aussi bien à l'est qu'à l'ouest. La puissance publique pourrait ainsi faciliter de nouvelles implantations au palais d'Orsay, dans le Marais et, à plus long terme, aux Halles, à la gare de Lyon et à Bercy.

La mise en service de 10.000 chambres en sept ans susciterait la création de 7.000 emplois dont la localisation plus orientale participerait à l'option d'équilibre meilleur des activités, tout en réduisant le temps moyen des migrations domicile-travail en provenance de la banlieue est.

Mais la construction d'hôtels de grande capacité n'exclut pas une rénovation du parc hôtelier existant et une certaine diversification de la fonction d'accueil selon les goûts d'une clientèle toujours plus importante.

D. — LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

I. — Les grands équipements.

1° EQUIPEMENTS GÉNÉRAUX.

Administrations centrales.

Les fonctions majeures de l'Etat, la diplomatie, les institutions internationales, etc. sont traditionnellement localisées au cœur même de la capitale. Il faut cependant distinguer trois niveaux de service : les organes centraux, au personnel peu nombreux et dont l'implantation centrale est justifiée ; les services numériquement plus importants appelés à recevoir le public, qui pourraient trouver à la périphérie notamment dans les nouveaux pôles situés près de la zone à dominante administrative, des locaux plus vastes et plus fonctionnels ; enfin, les grands services d'exécution qui, bien reliés aux précédents par les moyens de communications modernes, pourraient constituer les premiers noyaux d'emplois des villes nouvelles de l'agglomération. En compensation le centre pourrait abriter de nouveaux services internationaux ainsi que les grands équipements nécessaires à la satisfaction de besoins nouveaux, notamment le développement culturel.

Equipements universitaires.

A l'inverse des équipements de secteur (facultés périphériques) dont la place paraît être désormais en banlieue (Nanterre, Orsay...), les équipements de niveau national et international, notamment les anciennes facultés parisiennes, doivent rester dans Paris et y jouer un rôle spécialisé. Quant aux autres établissements (grandes écoles, Alliance française, Institut de perfectionnement, etc.) c'est la nature de leurs activités et de leur recrutement qui peut seule justifier, dans chaque cas d'espèce, leur localisation précise. Le quartier latin doit donc conserver son rôle de chef de file de l'université française. Il assumera d'autant mieux cette fonction capitale que ses effectifs seront réduits et que des groupes plus fonctionnels, bien desservis et plus spécialisés (lettres, sciences, C.H.U., etc.), accompagneront son développement à la périphérie du noyau central.

Equipements culturels majeurs.

Répartis dans un tissu urbain qui constitue souvent un espace culturel à préserver, les équipements destinés à la diffusion et au rayonnement de la culture doivent rester et se développer à Paris. La décentralisation

ne doit concerner, comme pour l'Université que les équipements de secteurs, liés à la population résidente.

La mise en valeur du centre de la ville sera intimement liée au développement d'équipements traditionnels : musées, théâtres, auditoriums, bibliothèques, comme à la création des formes nouvelles, mieux intégrées au tissu, plus diffuses, et finalement mieux adaptées aux formes modernes de diffusion de la culture populaire et de création artistique.

C'est donc une élévation générale du niveau culturel du Paris historique qu'il faut permettre.

Eau et assainissement.

L'élévation du niveau de vie conduira à un accroissement des besoins en eau. L'urbanisation des espaces libres voisins, notamment ceux de la Basse-Seine, exige en outre un soin de plus en plus grand pour le traitement et le rejet des eaux usées dans la Seine.

La Ville de Paris et sa région auraient donc à accroître leurs ressources en eau et leurs moyens d'évacuation et de traitement, et pour ce faire s'associer aux recherches d'alimentations nouvelles (Val-de-Loire et région de Montereau par exemple), ainsi qu'à la constitution de réserves.

En matière d'assainissement, la Ville de Paris sera intéressée par la recherche de solutions satisfaisantes pour les territoire d'amont soit par des collecteurs assurant un transit sans nuisance jusqu'à l'aval de Paris, soit par des usines de traitement amont dont le bon fonctionnement influera directement sur la qualité de l'eau de la Seine à la traversée de Paris. Elle devra surtout s'associer au développement des moyens de traitement et de rejet à l'aval, bien que, quantitativement, ce développement résulte de la croissance de la totalité de l'agglomération entière.

A l'intérieur de la ville, les rénovations s'accompagneront de modifications des réseaux afin de respecter un degré de qualité au moins égal à celui du réseau visitable actuel.

2° EQUIPEMENTS MAJEURS DE SECTEURS.

Equipement hospitalier

La création de nouveaux hôpitaux pourrait se poursuivre hors de Paris (l'hôpital Beaujon, par exemple). Mais la répartition des hôpitaux de l'Assistance publique dans Paris est très inégale : forte concentration au nord et au sud, autour des gares, insuffisance à l'ouest et au nord-est ainsi qu'à l'est et au sud-ouest. Le manque de terrains libres à l'intérieur de Paris

rend difficile la construction d'hôpitaux nouveaux. C'est un travail de rénovation et de modernisation des équipements existants qui doit être entrepris en priorité dans le Paris intra-muros.

Équipements sportifs.

De même, les équipements sportifs, tels les stades très spécialisés, devraient trouver place dans la proche banlieue, car ils dépassent le cadre de l'urbanisme proprement parisien et peuvent être compris dans la restructuration de la banlieue. Par contre, la zone des anciennes fortifications, les bois de Boulogne et de Vincennes, se prêteraient à l'installation de piscines (et autres équipements de détente) sous réserve des règles applicables en matière de protection des sites et des perspectives.

Équipements culturels.

Les équipements culturels souffrent tantôt d'insuffisance, tantôt d'une mauvaise répartition qui les met hors de portée d'un large public, notamment les résidents de l'est parisien. Ce n'est que pour la fraction la plus mobile de la population, jouissant d'un niveau de revenus et de culture élevé, que musées, théâtres, concerts, bibliothèques, expositions... peuvent être considérés comme des équipements de secteur. Ouvriers, employés ne les fréquentent au contraire que s'ils sont à proximité, et moyennant des formes d'adhésion populaire encore trop rares.

La Maison de la culture du square Séverino constituera une étape décisive dans ce sens.

II. — Les équipements de voisinage.

Le besoin en équipement résidentiel doit être apprécié non seulement en fonction du nombre d'habitants mais de leur niveau social. Les populations de niveau social élevé sont les plus mobiles et les plus capables de compenser, par l'initiative privée, le déficit des équipements collectifs. Ce sont donc les quartiers populaires où le nombre d'enfants, grands utilisateurs d'équipements sociaux, est le plus proche de la moyenne nationale qui devraient faire l'objet d'efforts préférentiels en matière d'équipements résidentiels pour compenser le retard pris dans le passé.

Est-ce à dire pour autant que les grilles d'équipements résidentiels doivent être, à la périphérie d'une grande ville, identiques à celles déterminées pour la banlieue ou pour des villes nouvelles ? Il n'en est rien.

rend difficile la construction d'hôpitaux nouveaux. C'est un travail de rénovation et de modernisation des équipements existants qui doit être entrepris en priorité dans le Paris intra-muros.

Equipements sportifs.

De même, les équipements sportifs, tels les stades très spécialisés, devraient trouver place dans la proche banlieue, car ils dépassent le cadre de l'urbanisme proprement parisien et peuvent être compris dans la restructuration de la banlieue. Par contre, la zone des anciennes fortifications, les bois de Boulogne et de Vincennes, se prêteraient à l'installation de piscines (et autres équipements de détente) sous réserve des règles applicables en matière de protection des sites et des perspectives.

Equipements culturels.

Les équipements culturels souffrent tantôt d'insuffisance, tantôt d'une mauvaise répartition qui les met hors de portée d'un large public, notamment les résidents de l'est parisien. Ce n'est que pour la fraction la plus mobile de la population, jouissant d'un niveau de revenus et de culture élevé, que musées, théâtres, concerts, bibliothèques, expositions... peuvent être considérés comme des équipements de secteur. Ouvriers, employés ne les fréquentent au contraire que s'ils sont à proximité, et moyennant des formes d'adhésion populaire encore trop rares.

La Maison de la culture du square Séverino constituera une étape décisive dans ce sens.

II. — Les équipements de voisinage.

Le besoin en équipement résidentiel doit être apprécié non seulement en fonction du nombre d'habitants mais de leur niveau social. Les populations de niveau social élevé sont les plus mobiles et les plus capables de compenser, par l'initiative privée, le déficit des équipements collectifs. Ce sont donc les quartiers populaires où le nombre d'enfants, grands utilisateurs d'équipements sociaux, est le plus proche de la moyenne nationale qui devraient faire l'objet d'efforts préférentiels en matière d'équipements résidentiels pour compenser le retard pris dans le passé.

Est-ce à dire pour autant que les grilles d'équipements résidentiels doivent être, à la périphérie d'une grande ville, identiques à celles déterminées pour la banlieue ou pour des villes nouvelles ? Il n'en est rien.

L'analyse des besoins doit tenir compte de la possibilité offerte aux citoyens, grâce aux transports publics et privés, de trouver soit au centre, soit en banlieue, certains équipements qui, sans être d'utilisation exceptionnelle, ne sont cependant pas indispensables à proximité immédiate du domicile. Une grande ville n'est en aucune manière la juxtaposition de petites unités résidentielles autarciques. Elle constitue un ensemble cohérent où les déplacements jouent un rôle croissant, à mesure que s'élèvent les niveaux de vie et de culture. Le centre et la proche banlieue, dans la mesure où ils restent accessibles, peuvent offrir les équipements que l'on ne peut trouver tout près du domicile. Cependant, le jardin d'immeuble, la crèche, les boutiques d'alimentation courante, doivent rester à proximité de la résidence.

Par ailleurs, en raison du coût et de la rareté des terrains disponibles dans Paris, il serait nécessaire d'assurer une coordination des différentes administrations pour réaliser des bâtiments communs ou polyvalents à l'exemple de ce qui se fait couramment en Angleterre. Certaines réalisations pilotes récentes doivent se multiplier. Dans le 18^e arrondissement, la nouvelle bibliothèque municipale est une petite maison de la culture ; le centre social de Saint-Eloi, dans le 12^e arrondissement est un autre exemple. A Yerres (Essonne), un même bâtiment abrite un C.E.S. mixte, bibliothèque, théâtre, galerie d'exposition, centre social, centre de promotion sociale, foyer de jeunes travailleurs.

C'est en fonction de tels principes que devront être réalisés les efforts d'équipements.

III. — Les espaces verts.

Le citoyen veut aujourd'hui trouver dans l'espace vert urbain un lieu de loisirs diurnes et nocturnes, de culture, de rencontre, de cheminement, de détente, etc. De magnifiques réalisations témoignent à l'étranger des perspectives qui s'ouvrent dans ce domaine. Mettant fin à la séparation, devenue illusoire, des ambiances urbaines et rurales, les symbioses préconisées pour les Halles, le parc de Vaugirard ou Le Tremblay pourraient préfigurer et servir de banc d'essai à la réorganisation de beaucoup d'espaces verts parisiens.

Les nouveaux espaces verts à créer sont de deux sortes : les uns, destinés à rendre aux résidences le calme et l'agrément que les trépidations de la vie urbaine leur ont ôtés, sont à concevoir sur le modèle de vastes jardins intérieurs aux îlots, comme il en subsiste entre les hôtels du faubourg Saint-Germain, sur les hauteurs de Montmartre et de Belleville ou comme il serait facile d'en restituer par curetage dans de vastes fragments du tissu central (îlot Maubert, Marais...) ; les autres sont à concevoir comme le cadre largement aéré et planté de vastes équipements urbains : admi-

nistratifs, commerciaux, culturels, sportifs, etc. Suivant la nature de ceux-ci, la proportion du bâti et du planté sera évidemment très différente.

Pour parvenir à de tels résultats, il est dès à présent nécessaire de renforcer la protection des espaces existants : bois de Boulogne et de Vincennes, avenues et terre-pleins boisés, etc. En accord avec les autorités régionales, un plan de mise en valeur des plus beaux espaces de la banlieue doit également être élaboré.

D'autre part, ce sont dans les arrondissements où les espaces verts représentent les plus faibles superficies par habitant que les efforts publics doivent s'exercer en priorité, c'est-à-dire dans les 2^e, 3^e, 4^e, 9^e, 10^e, 11^e, 17^e et 18^e arrondissements. De plus, une politique de reconversion progressive de certains cimetières pourrait être poursuivie et amplifiée dans la perspective de réalisations à long terme.

IV. — Les besoins de Paris hors Paris.

L'expression d'une politique des équipements parisiens implique nécessairement que soit abordé le problème des besoins de la capitale hors de ses murs.

Il existe une complémentarité dans la satisfaction des besoins en équipements publics entre Paris, la banlieue et même l'ensemble du bassin parisien. Si les habitants des départements de la Couronne viennent chercher dans la ville des équipements de haut niveau, réciproquement les Parisiens ne peuvent satisfaire qu'en banlieue certains de leurs besoins d'espace : équipement hospitalier, facultés, sports et loisirs, cimetières et parcs de stationnement.

Le groupe d'étude commun au District et à la Préfecture de Paris a ainsi évalué à quelque 2.000 hectares les besoins en matière d'espaces libres, dont 1.000 hectares d'ici 1980. Ce n'est plus sur la superficie de l'ancien département de la Seine, désormais saturé (l'hippodrome du Tremblay est l'un des derniers terrains disponibles), mais dans un rayon plus large d'une vingtaine de kilomètres, qu'ils doivent être cherchés. Il s'agit de déterminer actuellement quels sont les groupes de communes de banlieue où, une fois satisfaits les besoins locaux, des terrains resteraient disponibles pour accueillir les Parisiens. Des perspectives favorables s'esquissent vers Bonneuil-sur-Marne ou Sainte-Geneviève-des-Bois. Elles devraient se multiplier.

D'autres possibilités existent par ailleurs, telles que l'utilisation en espaces verts et en aires de détente et de sports, des grandes îles de la Seine et des petites îles de la Marne qui constituent une excellente solution.

Les anciennes carrières de l'est parisien et les forts désaffectés du

secteur fortifié de Paris (Stains, la Briche, Saint-Denis, Aubervilliers, Romainville, Noisy-le-Sec, Boissière, Rosny-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Chennevières, Charenton-le-Pont, Ivry-sur-Seine, Le Kremlin-Bicêtre, Montrouge, Vanves, Issy-les-Moulineaux, etc.) en voie de lotissement, peuvent également servir d'amorce à la constitution d'une véritable ceinture verte autour de la capitale.

Dans un esprit analogue et en contrepartie du croissant de verdure souhaité à l'est de l'agglomération, on peut étudier la création d'une voie de promenade entre les parcs de l'ouest parisien (Maisons-Laffitte, Saint-Germain-en-Laye, Rueil-Malmaison, Marly-le-Roi, Versailles, Marnes-la-Coquette, Saint-Cloud, Meudon, Sceaux).

Enfin, l'extension des cimetières parisiens à l'extérieur du Paris « intra-muros » devra faire l'objet d'études particulières.

E. — LES OPTIONS FONDAMENTALES D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT

1° LES PRINCIPES D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉS.

L'organisation des fonctions de Paris exige que soient retenus un certain nombre de principes essentiels :

- toute action sur la capitale devra tenir compte d'un site qui est une donnée et d'une histoire qui a marqué les étapes de sa croissance,
- parvenu à maturité, l'espace y est de valeur élevée ; il faut désormais penser en volume et non plus en surface,
- le seul fait que Paris se transforme chaque jour dans une proportion importante suffirait à imposer une politique de mise en ordre si on ne veut pas courir des risques d'incohérence.

Nécessairement intégrée dans l'organisation générale prévue pour la région, celle du tissu urbain parisien doit respecter les orientations suivantes :

- tendre progressivement vers une nouvelle répartition des densités d'habitat et d'emploi afin de décongestionner le centre, mieux utiliser l'espace périphérique en y améliorant le cadre de vie, tout en constituant des réserves pour l'implantation d'équipements collectifs,
- recentrer les activités tertiaires de la ville vers l'est pour compenser la diminution des activités industrielles et artisanales et obtenir un meilleur équilibre entre l'habitat et l'emploi, non seulement dans la ville mais aussi par rapport à la région,

— coordonner les nouvelles localisations et les moyens de déplacements actuels et futurs et ordonner les différents types d'activités suivant leurs exigences de productivité et les charges de localisation qu'elles peuvent supporter,

— prendre en considération les témoignages historiques et la valeur architecturale de l'existant, ce qui conduit à traiter différemment certains quartiers du centre où est localisé l'essentiel du patrimoine archéologique et le reste de Paris.

a) *Site.*

La morphologie assez simple du site dans ses points hauts se nuance à mesure que l'on descend vers le fleuve.

Au sud-ouest, le bassin bute vers le massif de Meudon-Sèvres-Fontenay-Verrières. Celui-ci, dont le plateau supérieur est occupé par l'aérodrome de Villacoublay et qui se prolonge par le massif boisé de Marly (symétrique de celui de Montmorency) commande la vallée de la Seine et ses méandres ainsi que le grand axe de Versailles. Une ouverture du site de Meudon s'ouvre au nord sur l'Etoile, dans l'alignement Wagram-Kléber, et sur la Seine entre les 15^e et 16^e arrondissements.

Au nord-est, l'ensemble Belleville-Bagnolet-Romainville-Montreuil constitue un alignement cohérent dans ses points hauts : forts de Romainville, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois.

Au nord-ouest, l'horizon s'ouvre au pont Cardinet sur le paysage de la Seine aval et s'arrête au front de Marly à la terrasse et la forêt de Saint-Germain et Maisons-Laffitte et à la butte de Cormeilles.

Tout cet ensemble est caractérisé par trois niveaux principaux :

- la cote 30 à la Cité,
- les cotes de 50 à 70,
- les cotes de 100 à 180.

Si la vie urbaine s'est d'abord concentrée dans le creux, puis développée progressivement sur les pentes, ses horizons ont toujours eu une grande importance. Il est nécessaire que la plastique de la création s'harmonise avec celle du site.

b) *Croissance historique et topographie.*

Toute action d'urbanisme doit aller à la recherche des mécanismes géographiques, historiques, économiques qui ont enfanté la capitale d'aujourd'hui. Ainsi l'étude des voies et de leurs élargissements successifs, l'analyse méthodique du parcellaire, de sa permanence et de ses mutations permettent de saisir les caractères d'un tissu urbain qui s'était conservé à peu près intact du haut Moyen Age jusqu'à Haussmann.

De même que la photographie aérienne a permis de découvrir et de restituer des sites archéologiques, de même un travail d'approche topographique et historique précis permettra de faire réapparaître des axes de composition du passé qu'il convient d'insérer dans les structures futures et qui donneront une nouvelle dimension à la vie urbaine et à la banlieue, car si la mise à jour de Paris n'avait pas son prolongement dans la banlieue, elle n'aurait pas atteint tous ses buts.

Le centre historique, en particulier, à réhabiliter avec soin, exigera lui aussi un travail méthodique de topographie historique et archéologique.

Aujourd'hui, aménager, compléter, parfaire, rénover Paris, et surtout ses arrondissements périphériques défavorisés, c'est prendre en compte son fleuve, ses deux bois, ses pentes, ses plateaux, ses points hauts, c'est composer avec Belleville, Montmartre, le mont Valérien, Meudon, Montrouge et Bicêtre, c'est ne point oublier la Bièvre, ni Vincennes, ni la ligne des forts, ni la plaine de France.

c) *Les prises de positions spatiales.*

Elles sont les conséquences de la dynamique du site et du parti qu'en a déjà tiré l'histoire :

— mise en valeur des points hauts avec le Panthéon, Montmartre, l'Etoile, grandes compositions horizontales généralement perpendiculaires au fleuve,

— noyau médiéval très concentré dans les enceintes de Philippe Auguste et Charles V, et du Paris classique, caractérisé par un ensemble de compositions situées tout au long du fleuve,

— en plus des pôles qui auront des caractères nécessairement différents suivant leur localisation, d'autres espaces seront à composer et constitueront une sorte d'épine dorsale de compositions multiples, échelonnées en chapelets. Le site, le niveau et l'histoire orienteront les prises de position.

Par ailleurs, le parti d'urbanisme doit respecter l'évolution naturelle et la vie, dans toutes ses manifestations : circuits commerciaux traditionnels, noyaux d'animation de quartiers, dernières manifestations parfois d'une vie sociale souvent menacée.

d) *Utilisation optimum de l'espace.*

Il s'agit de mettre en place une nouvelle conception de l'espace, accompagnée des règlements nouveaux qui devront servir cette politique, et non plus de raisonner sur un espace à deux dimensions dans lequel la parcelle et la mitoyenneté verticale sont encore dominantes.

Les mitoyennetés verticales devront faire place aux mitoyennetés horizontales, et l'impuissance du parcellaire céder devant un esprit de copropriété dynamique dans laquelle se mêleront infrastructures et transports en commun, gares routières, voies et réseaux divers, parkings, équipements, artisanat de service, commerces.

L'urbanisme n'est pas seulement une mise en ordre du paysage urbain visible. Il sera de plus en plus nécessaire de penser à la fois les utilisations conjointes du sous-sol et du sur-sol.

L'exploitation des gisements, les besoins de circulation et de services (métropolitains, égouts) de stockage et de protection ont été les principaux facteurs d'une conquête dispersée du sous-sol de la ville.

Les développements des besoins d'espaces techniques, mais aussi habitables, incitent à utiliser au mieux la troisième dimension, de part et d'autre du repère traditionnel que constitue le sol naturel, et qui est de plus en plus remis en cause.

Il conviendra, en particulier dans les arrondissements centraux et dans les pôles, où les densités des volumes construits seront élevées, de dégager des espaces publics extérieurs plus importants en exploitant judicieusement les vingt premiers mètres du sous-sol dans le sens d'une diversification croissante des fonctions.

Les lignes nouvelles de transports devront être établies à grande profondeur, et nécessiteront des dispositifs d'accès rapides et confortables pour les voyageurs (escalator, ascenseur, tapis roulant).

Ces échangeurs ne seront plus de simples couloirs d'accès, mais des espaces publics très fréquentés, dotés de commerces, services, expositions.

A l'exception peut-être de deux ou trois traversées sous-fluviales, la contrainte de profondeur qu'impose l'occupation actuelle du sous-sol interdira la généralisation de voies souterraines pour les véhicules individuels. En effet, en dehors du problème de la ventilation, dont les solutions sont encore coûteuses mais que la voiture électrique permettra d'éliminer, l'impossibilité physique de réaliser à faible profondeur un nombre suffisant de trémies d'accès et de sortie avec des pentes acceptables réduit notablement l'intérêt d'un réseau souterrain auquel on n'accéderait qu'en de très rares points.

Par contre, le stationnement des véhicules pourra consommer une part croissante du sous-sol en utilisant, le cas échéant, des dispositifs automatisés.

Enfin, des complexes culturels et commerciaux, lieux de congrès, restaurants, grands magasins, etc., pourront y trouver place, les problèmes techniques étant en fait résolus.

La difficulté qui subsiste est d'ordre juridique et suppose des solutions nouvelles aux problèmes de superposition d'ouvrages publics et privés, et à ceux que pose l'exercice du droit de propriété.

e) *Les trois unités d'urbanisation : le centre, les pôles, la périphérie.*

Il est apparu nécessaire de distinguer dans le Paris intra-muros trois unités d'urbanisation qui feront l'objet de politiques distinctes :

— un centre historique à vocation mixte de résidence, d'affaires et de grands équipements nationaux et internationaux,

— un chapelet d'interventions à dominante tertiaire où les emplois sont concentrés dans les bureaux,

— une couronne-enveloppe à dominante résidentielle accompagnée d'emplois plus diffus, sans que, pour autant, ces distinctions fassent perdre à Paris son âme et sa sensibilité. En effet, à la capitale mononucléaire des siècles classiques qui est devenue au XIX^e siècle et pendant la première moitié du XX^e siècle une immense « agglomération » devra, petit à petit, succéder une organisation plus différenciée et plus charpentée.

2° LA DESCRIPTION DU PARTI.

a) *Le centre historique.*

Correspondant au Paris du XVIII^e siècle, celui-ci devra être lentement allégé d'un surcroît d'activités qui y entraînent un excès de circulation radiale et désordonnée. Les densités d'habitat et d'emploi devront y diminuer légèrement pour permettre de restaurer le tissu vétuste et d'y intégrer l'indispensable aération d'espaces verts plantés. Cette action permettra de remettre en valeur le patrimoine architectural de grande qualité, d'y recréer un habitat salubre et aussi d'y implanter quelques équipements nationaux ou internationaux de haut niveau politique ou culturel.

Au centre d'une région qui comptera demain 14 millions d'habitants, d'une ville en pleine mutation, de Montmartre à Montparnasse et de la place des Vosges à Chaillot, il existe une zone privilégiée où l'on doit respecter le passé de qualité et favoriser les développements nouveaux.

Dans ce centre, qui ne dépasse pas 2.000 hectares, se mêlent étroitement les diverses fonctions de la ville : habitat, commerces, bureaux, équipements de culture et de loisirs. A Paris, cependant, le centre des affaires s'est nettement déplacé vers le nord-ouest, si bien qu'il ne coïncide plus complètement, comme à Londres, avec le cœur « historique » de la ville. Des zones relativement dégradées (Marais) sont apparues à l'est et au sud. Par ailleurs, au fur et à mesure que la fonction d'affaires de la ville évoluait vers le tertiaire supérieur, les activités demeurant dans le centre historique ont perdu une part de leur dynamisme. De sorte que le mot de « centre » désigne à Paris deux secteurs, et plus encore deux types de quartiers bien différents : le centre des affaires, avec ses problèmes

propres, notamment la récession de la fonction résidentielle, et les quartiers « historiques », qui ont été à une certaine époque sujets au dépérissement (le Marais, l'îlot Maubert) et sont aujourd'hui rendus à la vie...

Une certaine superposition existe cependant entre ces deux types de « centres », le long de l'axe Saint-Honoré, par exemple. Mais avec le départ des Halles, notamment, la dissociation risque de s'aggraver.

En ce qui concerne les affaires, il est nécessaire de limiter leur extension dans les quartiers centraux et, notamment, d'éviter l'envahissement complet du tissu résidentiel par les fonctions tertiaires. La protection de ce tissu sera d'ailleurs d'autant plus difficile et onéreuse qu'il est largement constitué de grands logements, surtout adaptés à des familles nombreuses dont les revenus sont généralement médiocres. Il faut également souhaiter que les cafés, les boutiques ne continuent pas à disparaître devant les banques et les bureaux. Ainsi, éviterait-on non seulement le vide nocturne, mais l'appauvrissement de la vie même des travailleurs de jour, si nombreux dans ces quartiers.

Le problème de l'avenir des quartiers anciens se pose en termes culturels.

Au sens, d'abord, des fonctions d'éducation, de création, de commerce, de loisirs, orientées vers les lettres, les arts, le tourisme. Depuis longtemps, dans les anciens quartiers de la rive droite et de la rive gauche, se sont localisés musées, théâtres, galeries, librairies, brocanteurs, cabarets, comme plus récemment les cinémas, la mode et le commerce de loisirs. La population résidante est, pour une large part, faite de participants ou d'amateurs de ces activités.

Avec les développements récents de l'agglomération et des loisirs, les vieux quartiers de caractère (Saint-Germain-des-Prés, rue Mouffetard et, plus récemment, le Marais) ont vu les commerces et l'habitat de luxe chasser les utilisations moins lucratives du sol (îlot Maubert). L'activité nocturne et la circulation risquent d'y mettre en péril le cadre résidentiel et historique et de rendre problématiques les activités de véritable création culturelle. C'est encore une raison de plus pour y subordonner la circulation des véhicules aux fonctions de rencontre, d'accueil, de résidence et de loisirs.

Mais la fonction culturelle du centre est aussi plus largement la confrontation permanente des individus et des groupes d'où résultent à la fois l'intégration aux multiples aspects de la vie d'une société et l'invention de nouveaux modèles culturels de représentation et de comportements. C'est pourquoi le centre est aussi le lieu où le touriste doit participer à la vie du pays qu'il visite, où l'immigrant doit faire le plus rapidement possible l'apprentissage de la société à laquelle il vient s'intégrer, où l'étudiant se forme et s'enrichit, et, enfin, où le créateur peut trouver les sources de son inspiration.

Les activités culturelles apparaissent d'ailleurs comme de moins en moins séparables du cadre de rencontre et de vie que constituent les centres

anciens. Aux grands équipements du passé, abrités par de majestueux monuments, on préfère de plus en plus des réalisations plus modestes où la création et l'expression culturelles sont mieux reliées à la vie ordinaire des citoyens. Le type d'équipements et de structures nouvelles dont le centre a besoin pourrait bien être cette sorte de forum dont le nouveau quartier latin des Halles sera le prototype.

Comment réorganiser le tissu urbain pour parvenir à ces résultats ?

La restauration, solution logique pour les édifices anciens, d'une réelle valeur historique et humaine, présente, telle qu'elle est souvent pratiquée, des inconvénients indiscutables : exode des populations à faible revenu, afflux de résidents nouveaux de moyens plus aisés, découpage de grands logements en plusieurs petits, au mépris des règles de densité et parfois de l'hygiène.

Il semblerait utile de distinguer la restauration des édifices qui, au titre de l'entretien du patrimoine historique, pourrait être à la charge des pouvoirs publics, et l'amélioration de leur confort, dans lequel l'Etat pourrait n'intervenir que sous la forme de règlements contraignants assortis de prêts appropriés. Ferait partie de cette réhabilitation la destruction des bâtiments parasites, permettant, notamment, de restituer à l'intérieur des îlots les espaces indispensables.

L'intervention des collectivités pourrait s'avérer utile. La Ville, par exemple, se rendrait acquéreur d'immeubles qu'elle intégrerait aux diverses catégories de logements sociaux.

En fait, la restauration seule ne peut apporter la solution, et le traitement du centre relève tout autant de la réhabilitation et de la rénovation. Le respect de la tradition ne peut signifier qu'on cristallise des modes de vie périmés. Il s'agit de mettre en valeur le patrimoine architectural en innovant sur le plan architectural, mais en conservant l'esprit et la trame du tissu urbain pour ne pas introduire de discontinuité où des échelles différentes s'affrontent. Autour des monuments, de nombreux îlots sont à réaménager. La rénovation doit permettre de rattraper des retards d'équipement particulièrement sensibles dans les arrondissements les plus vétustes et les plus denses.

Dans le tissu ancien, et sans parler de l'exaltation des grandes compositions bâties ou plantées et des monuments, on mettra en valeur et sauvera de l'envahissement automobile les ensembles ordonnancés (rue de Rivoli—place Vendôme). On recherchera les unités d'harmonie que l'on s'efforcera de servir et de ne pas rompre (île Saint-Louis, certaines rues des 5^e, 6^e et 8^e arrondissements).

Enfin, la robustesse même des constructions de la seconde partie du XIX^e siècle suffira à les maintenir, puisque dans le centre, le plafond ne sera pas libéré mais gardé horizontal en tenant compte des caractéristiques propres aux édifices constituant le tissu.

anciens. Aux grands équipements du passé, abrités par de majestueux monuments, on préfère de plus en plus des réalisations plus modestes où la création et l'expression culturelles sont mieux reliées à la vie ordinaire des citoyens. Le type d'équipements et de structures nouvelles dont le centre a besoin pourrait bien être cette sorte de forum dont le nouveau quartier latin des Halles sera le prototype.

Comment réorganiser le tissu urbain pour parvenir à ces résultats ?

La restauration, solution logique pour les édifices anciens, d'une réelle valeur historique et humaine, présente, telle qu'elle est souvent pratiquée, des inconvénients indiscutables : exode des populations à faible revenu, afflux de résidents nouveaux de moyens plus aisés, découpage de grands logements en plusieurs petits, au mépris des règles de densité et parfois de l'hygiène.

Il semblerait utile de distinguer la restauration des édifices qui, au titre de l'entretien du patrimoine historique, pourrait être à la charge des pouvoirs publics, et l'amélioration de leur confort, dans lequel l'Etat pourrait n'intervenir que sous la forme de règlements contraignants assortis de prêts appropriés. Ferait partie de cette réhabilitation la destruction des bâtiments parasites, permettant, notamment, de restituer à l'intérieur des îlots les espaces indispensables.

L'intervention des collectivités pourrait s'avérer utile. La Ville, par exemple, se rendrait acquéreur d'immeubles qu'elle intégrerait aux diverses catégories de logements sociaux.

En fait, la restauration seule ne peut apporter la solution, et le traitement du centre relève tout autant de la réhabilitation et de la rénovation. Le respect de la tradition ne peut signifier qu'on cristallise des modes de vie périmés. Il s'agit de mettre en valeur le patrimoine architectural en innovant sur le plan architectural, mais en conservant l'esprit et la trame du tissu urbain pour ne pas introduire de discontinuité où des échelles différentes s'affrontent. Autour des monuments, de nombreux îlots sont à réaménager. La rénovation doit permettre de rattraper des retards d'équipement particulièrement sensibles dans les arrondissements les plus vétustes et les plus denses.

Dans le tissu ancien, et sans parler de l'exaltation des grandes compositions bâties ou plantées et des monuments, on mettra en valeur et sauvera de l'envahissement automobile les ensembles ordonnancés (rue de Rivoli—place Vendôme). On recherchera les unités d'harmonie que l'on s'efforcera de servir et de ne pas rompre (île Saint-Louis, certaines rues des 5^e, 6^e et 8^e arrondissements).

Enfin, la robustesse même des constructions de la seconde partie du XIX^e siècle suffira à les maintenir, puisque dans le centre, le plafond ne sera pas libéré mais gardé horizontal en tenant compte des caractéristiques propres aux édifices constituant le tissu.

b) *Les pôles.*

Compte tenu de l'importance sans cesse accrue du secteur tertiaire, de l'accroissement numérique des emplois qu'il draine, de la nécessaire concentration qu'il réclame et donc des considérables déplacements qu'il exige, il convient que l'activité centrale soit rééquilibrée par trois ou quatre noyaux nouveaux très puissants à créer au voisinage immédiat des points de rupture de charge que sont les gares ou les points de convergence des diverses lignes de métro.

Dans cette zone située en position intermédiaire entre le centre historique et la couronne qui l'enveloppe se situera la zone majeure d'interventions sur laquelle seront concentrés les grands pôles du tertiaire, avec leurs liaisons directes. Là se produit la rupture de charge principale, tant du fait de la présence des gares que de la concentration des parcs et gares routières. Implantés sur les gares (Lyon, Austerlitz, Nord et Est, Batignolles, Montparnasse) et reliés par un axe puissant de transport à réserver, les pôles tertiaires et divers équipements (grands hôpitaux, grands magasins, parcs...) devront créer des accents puissants répartis suivant une ordonnance concertée qui ponctuera l'espace parisien. Cet espace sera en situation intermédiaire pour être rendu accessible aux résidents du centre, comme à ceux de l'extérieur, et ainsi limiter les migrations. La Défense amorce une première esquisse de ces pôles quant à son volume. Mais les pôles intra-muros seront plus concentrés et respecteront la morphologie des collines et des points hauts anciens.

Les nouvelles techniques de construction en hauteur, la capacité des transports collectifs ferroviaires existants et à créer offrent en effet des possibilités de concentration et d'intégration de telles activités qui devront être exploitées en vue d'accueillir dans la capitale des établissements tertiaires de niveau national et international.

Sans nuire au caractère du site parisien et de ses monuments, il est proposé de retenir un nombre limité de pôles, comptant de 20.000 à 40.000 emplois chacun, en bordure ou à proximité du Paris historique.

La localisation et le volume de ces pôles seront fonction des préoccupations suivantes :

— les situer en bordure immédiate des zones administratives et d'affaires actuelles afin, d'une part, de ne pas introduire de discontinuité dans les réseaux de relations qui rendent très solidaires les uns des autres les établissements tertiaires et, d'autre part, d'alléger les quartiers les plus denses,

— utiliser au mieux le potentiel « transport » que représente le voisinage des gares S.N.C.F. du fait de l'augmentation possible de capacité des lignes de banlieue et des possibilités d'amélioration de leur connexion avec le réseau primaire de voirie, le réseau métropolitain, et, demain, le réseau R.E.R.,

— mettre l'accent sur les deux pôles gare du Nord—gare de l'Est et gare de Lyon—gare d'Austerlitz, situés sur l'axe de transport intégré (voirie rapide et ligne du réseau express régional) Nord-Sud. Leur développement prioritaire permettrait de rééquilibrer la ville vers l'Est et de renouveler l'économie des quartiers voisins dont les activités industrielles et artisanales sont en déclin,

— prévoir une capacité de l'ensemble des pôles de 200.000 emplois environ. Un tel volume est à l'échelle des possibilités de développement des institutions internationales, des grandes administrations et des sièges sociaux réunissant plus de deux cents employés dans un même établissement. Il ne remet pas en cause la répartition des emplois entre la Ville de Paris et le reste de la région. Il ne conduit pas à une dévitalisation du reste de la ville puisque ce volume ne représente que 10 % des emplois totaux dans celle-ci.

Cette structure doit être complétée dans les arrondissements périphériques par des regroupements d'activités en centres secondaires d'une taille voisine de 5.000 emplois, disposés en fonction des tendances existantes et des possibilités de desserte.

Le rythme de création des pôles devrait résulter d'un équilibre entre les besoins prévisibles de bureaux tertiaires et la volonté de redistribuer les emplois dans Paris.

Il convient de préciser que les pôles sont caractérisés, sur le plan fonctionnel et technologique, par l'intégration de trois missions :

- la mission « transports »,
- la mission à l'égard de l'environnement,
- et les missions proprement internes liées aux activités implantées dans le pôle.

L'articulation de ces trois types de fonction permet de définir la structure générale d'un pôle. Elle comportera un espace central jouant le rôle de forum animé servant de liaison entre les quartiers environnants, de relais entre les différents moyens de transport et de lien entre les établissements tertiaires édifiés au-dessus du sol. Trois types de fonction seront donc ainsi superposés, le forum se situant au-dessus des transports et au-dessous des établissements tertiaires.

De l'habitat devra également être inséré dans certains de ces pôles.

Les problèmes d'insertion dans le tissu urbain existant et de fonctionnement des pôles majeurs devront être traités dans un cadre géographique débordant leur emprise et qu'il conviendra de déterminer avec précision.

Dans ces zones d'intervention adjacentes aux pôles, trois objectifs semblent devoir être poursuivis :

- éviter un développement anarchique des emplois bénéficiant des équipements et du cadre attaché aux pôles sans en supporter les charges ;

Un tel développement chasserait les logements soit par effet direct (transformation de logements en bureaux), soit par effet indirect (élévation des valeurs foncières),

— éviter des discontinuités brutales tant dans la conception que dans le fonctionnement entre les pôles et le reste de la ville (densités, plafonds, droit de construire),

— permettre la mise en œuvre des équipements desservant les pôles. Il s'agira en particulier de réaliser des éléments des réseaux de transport sans effet de coupure du tissu urbain.

c) La couronne enveloppe.

La couronne enveloppe correspond à une zone de rénovation en profondeur devant recevoir essentiellement des habitants des pôles tertiaires mineurs situés en des points à définir en fonction de la desserte de transports en commun et des courants actuels d'activités, ainsi qu'un appoint d'emplois intégrés au nouveau tissu.

Ce qui n'est pas possible en plein centre urbain le devient dans cette couronne dès lors que la composition peut se libérer des contraintes du parcellaire et de l'impératif de l'ilot.

La politique de rénovation de la couronne périphérique doit reposer :

— d'une part, sur des analyses permettant de dégager les éléments permanents du tissu urbain à conserver et à améliorer lors de la rénovation, ainsi que des normes définissant les besoins auxquels les nouvelles constructions doivent satisfaire,

— d'autre part, sur la création de nouvelles structures.

1° Les qualités permanentes du tissu urbain de la couronne.

L'actuel tissu urbain recèle des possibilités d'adaptation aux besoins présents et futurs, parfois précieuses et souvent méconnues.

En ignorant cet apport du patrimoine immobilier, apport qui ne présente pas toujours une valeur archéologique ou esthétique évidente, on se prive souvent de l'appui d'éléments permanents de cohérence et d'évolution qui marqueront la rénovation de la ville.

Le caractère « permanent » d'un élément du tissu urbain résulte de sa faculté de répondre aux besoins fondamentaux liés à des données essentielles de l'environnement (ensoleillement, relief, climat) et du corps humain (échelle du corps humain, gestes quotidiens, comportements et modes de pensée).

Ainsi en est-il de la permanence des directions principales du parcellaire dont la cohérence avec les lignes de pente du site rend le réseau de voirie facilement utilisable et en rapport avec les déplacements quotidiens.

La permanence de certains éléments n'exclut pas les changements d'échelle, à condition que les éléments appartenant à des échelles différentes coexistent en se superposant harmonieusement dans l'espace.

De tels éléments existent dans les quartiers périphériques et les exemples y sont nombreux.

Il ne s'agit pas, certes, de les conserver dans leur totalité ni de les recopier comme des modèles immuables mais d'en conserver les qualités présentes et de leur ajouter de nouvelles qualités en relation avec les besoins actuels.

Ainsi, les qualités de la rue (continuité, échelle, accessibilité : la rue traditionnelle est directement en relation avec le logement, les commerces et les moyens de communication) doivent être conservées, tandis que les insuffisances et les défauts (manque de soleil et d'espace, nuisances et insécurité dues aux véhicules) doivent être progressivement éliminées.

Ces constatations conduisent à penser qu'entre la restauration pure et simple qui n'est souvent qu'une apparence, car le contenu humain du quartier restauré est parfois fortement transformé, et la rénovation traditionnelle qui arrête et détruit la vie, un nouveau genre d'évolution est concevable, fondé sur l'utilisation et le développement, sans rupture brutale, des qualités permanentes détectées dans le tissu existant.

Cette politique de restructuration des quartiers périphériques devra donc s'inspirer de l'animation actuelle et des qualités spatiales qui l'accompagnent ; mais elle éliminera les contradictions dues à la saturation et à l'utilisation incohérente du sol.

Ainsi, les lignes de force de la restructuration de la couronne périphérique relient par des chemins traditionnels, empruntant les directions principales du parcellaire, des noyaux d'équipements existants, des pôles commerciaux associés à des stations importantes du métropolitain. Ces lignes de force ne se confondent pas avec les réseaux de transit. Entre eux, seront aménagés des points de contact (pares de stationnement) et des franchissements (passerelles pour piétons et tranchées pour les automobiles.)

2° Evolution des besoins d'espace pour l'habitat et le travail.

L'étude des densités futures admissibles dans la couronne périphérique amène à traiter séparément le cas des habitations et celui des bureaux.

Dans les dix arrondissements de cette couronne (16^e et 17^e exclus) qui sont ceux où la rénovation se développera dans les trente prochaines années, le nombre d'habitants à l'hectare est de l'ordre de 335 et celui des emplois d'environ 154.

Chaque habitant occupe en moyenne 14 mètres carrés d'habitat, contre 20 mètres carrés pour Paris dans son ensemble, et la surface moyenne utile par emploi est d'environ 19 mètres carrés. Les équipements publics y sont

partout insuffisants (par exemple : 0 m² 63 d'espace vert par habitant contre 1 m² 15, chiffre déjà faible pour Paris).

Enfin, l'habitat y représente 66 % des surfaces de plancher, les commerces 4 %, les industries 18 % et les bâtiments publics 12 %.

Sur la base d'une surface utile moyenne de 20 mètres carrés d'habitat par résident, la densité résidentielle devrait être au maximum de 300 à 350 habitants à l'hectare, chiffre du même ordre de grandeur que l'occupation actuelle. Mais celle-ci est mal organisée, les édifices sont vétustes, et si on admet qu'à l'avenir les besoins par habitant s'accroîtront jusqu'à 25 mètres carrés, c'est une densité maximum de 250 à 300 habitants à l'hectare qui est à retenir.

L'espace créé sous les habitations pourrait être utilisé par les activités qui exigent de grands volumes : halls d'accès et grands magasins, passages couverts, commerces, équipements publics... Ainsi regroupées, ces activités pourraient bénéficier de moyens communs et spacieux de dessertes verticales.

La réalisation de tels projets suppose une évolution profonde de la réglementation : prospects tenant compte de l'orientation, augmentation de la profondeur des corps de bâtiment, superposition des domaines publics et privés.

De tels schémas d'organisation de l'espace ne sont pas nouveaux. On s'est déjà efforcé de recréer des espaces en gradins, mais le plus souvent trop systématiquement et surtout en tolérant des échelles trop grandes qui se traduisent par des unités sans commune mesure avec les éléments à conserver.

Une telle restructuration correspond à des coefficients d'occupation du sol compris entre 2 et 3, suivant la pondération des locaux pour l'habitat, le travail et les équipements.

Elle permet, conformément au règlement d'urbanisme actuel, la création d'espaces libres de l'ordre de 10 mètres carrés par habitant (c'est-à-dire 3.000 mètres carrés environ par hectare) par l'utilisation progressive des couvertures les plus accessibles des bâtiments. On pourra ainsi satisfaire les besoins quotidiens d'espaces libres et offrir, dans certains cas, des espaces de jeu et de sport.

Suivant les conditions locales (état du tissu urbain, ambiance du quartier), et suivant les possibilités d'intervention de la puissance publique (importance des équipements publics, rénovation publique), cette politique pourra prendre telle ou telle forme depuis l'amélioration d'un habitat de valeur, proche de la restauration, jusqu'à la rénovation totale permettant une nouvelle répartition de l'espace bâti et de l'espace libre.

En affirmant la diversité des tissus existants et des traitements qu'ils nécessitent, on soulignera aussi qu'aucune expérience, si intéressante soit-elle, ne pourra être généralisée avant d'avoir fait ses preuves.

F. — ZONAGE

Dans la pratique, l'application du zonage tel qu'il était défini dans le plan directeur mis en révision, a fait apparaître à la fois son utilité, mais aussi ses insuffisances. La zone d'affaires a continué à s'étendre, les zones d'habitation ont été difficilement respectées, la zone universitaire, tout en étant maintenue dans ses limites, a vu sa fonction très sensiblement transformée par le transfert en dehors de la capitale d'un certain nombre de grands établissements et par la décentralisation des principales facultés. La zone administrative n'a pas encore subi de grandes modifications, mais celles-ci sont, d'ores et déjà, prévisibles.

C'est pourquoi il apparaît aujourd'hui nécessaire, tout en maintenant un certain nombre de dispositions de principe, de modifier les critères d'urbanisme retenus alors. En fait, l'important n'est pas tant de respecter une dominante « affaire » ou administrative pour les seuls bâtiments nouveaux, mais d'orienter et de maîtriser la vocation de quartiers comprenant à la fois des immeubles anciens, dont le mode d'occupation peut évoluer rapidement et des immeubles nouveaux.

Ceci est vrai particulièrement dans les arrondissements centraux où la transformation de logements en bureaux s'effectue actuellement à un rythme important.

Le zonage devra donc être contraignant pour les permis de construire, mais aussi pour les transformations qui, actuellement, se font sans contrôle pour les petites et moyennes entreprises.

Les dispositions nouvelles relatives au zonage ne feront pas table rase de celles précédemment érigées. Elles tenteront d'affermir la notion de zones à dominantes, en particulier dominante d'affaires, dominante universitaire et dominante d'habitation. La volonté affirmée du mélange des activités dans des proportions judicieusement choisies apparaîtra dès l'origine. On tentera, en particulier, de définir des coefficients d'occupation du sol tenant compte de façon séparée de l'habitat et des emplois.

A un zonage par fonction pourrait s'ajouter un zonage par taille d'établissements.

Les établissements tertiaires de plus de 200 salariés pourraient être de préférence implantés dans les pôles ;

Les établissements moyens de plus de 50 salariés, dans les zones de condensation prévues dans la couronne périphérique ;

De même, des dispositions particulières seront à prévoir pour les établissements et les équipements susceptibles d'attirer une fréquentation massive (grandes salles de spectacle, en particulier).

- adapter les moyens de déplacements à la concentration des emplois tertiaires,
- améliorer le fonctionnement de tous les moyens internes pour permettre le développement de l'animation urbaine,
- tenir compte de la technologie des transports.

Si ces quatre objectifs n'étaient pas remplis, les options démographiques et économiques risqueraient de devoir être rectifiées dans le sens d'une régression relative des activités et du rayonnement de Paris.

1° ASSURER LES MIGRATIONS ALTERNANTES.

a) Réseau ferré.

1.000.000	de migrants internes entre arrondissements ;
750.000	— banlieue-Paris actuellement ;
1.100.000	— banlieue-Paris en fin de siècle ;
150.000	— Paris-banlieue actuellement ;
400.000	— Paris-banlieue en fin de siècle.

Ces chiffres, ainsi que la concentration de cette demande en deux pointes très aiguës le matin et le soir, imposent le recours prioritaire aux transports de masse.

Le débit du réseau ferré, qui assure actuellement des pointes de 350.000 migrants journaliers, devra donc être doublé pour ne pas conduire les moyens moins économiques (automobiles et autobus) à un développement excessif et, du reste, démesuré par rapport à la superficie de la voirie.

La bonne diffusion des voyageurs dans Paris impose plusieurs points d'arrêts, près des pôles d'emplois et des correspondances avec le métro et les autobus. Pour éviter en même temps les pertes de surface des gares terminus, ces liaisons actuelles ou nouvelles devront être jumelées pour créer des itinéraires continus.

Le tracé exact de ces lignes est surtout conditionné par les impératifs extra-muros. Il relève donc de l'aménagement de l'ensemble de l'agglomération parisienne et des études ultérieures dans ce domaine. Mais l'examen des projets régionaux et de leur insertion possible dans le tissu parisien conduit à prévoir un réseau comportant, en plus des lignes S.N.C.F. actuelles, maintenues en l'état ou modifiées par des raccordements entre gares (Invalides-Orsay, gare du Nord-gare de Lyon) de nouvelles antennes à grand gabarit, reliées à travers Paris, desservant les pôles et constituant :

- la ligne R.E.R. est-ouest déjà entreprise,
- deux lignes R.E.R. nord-sud.

Des lignes plus modestes pourront également desservir les secteurs actuellement défavorisés, par extension de lignes existantes du métropolitain, si les études en cours corroborent ces premières orientations.

Vers Maisons-Alfort et Créteil (ligne n° 8 du métro) ;

- Saint-Denis (ligne n° 13 du métro) ;
- Vélizy et Villacoublay (ligne n° 14) ;
- Bobigny et Le Raincy (ligne n° 5) ;
- Aubervilliers (ligne n° 7) ;
- Vitry et Orly (ligne n° 5).

Un tel réseau, défini à titre indicatif, donne surtout l'échelle des besoins à satisfaire et le traitement intra-muros des solutions.

Les migrations entre Paris et la proche banlieue qui resteront numériquement importantes, car non influencées par la politique de décentralisation des activités dans les villes nouvelles et centres secondaires, obligent à une extension du métro partout où les moyens de ramassage et de diffusion par autobus se concentrent anormalement sur un même tronc commun d'itinéraire.

C'est ainsi que le métro devra être prolongé jusque dans des communes situées aux limites de Paris :

- Montrouge pour la ligne n° 4 (Vache-Noire),
- Clichy pour la ligne n° 13,
- Issy-les-Moulineaux pour la ligne n° 8,
- Bagnolet pour la ligne n° 3.

b) Réseau routier.

La mise en place de ce réseau de transports en commun et des parcs de stationnement adaptés aux besoins auprès des stations de banlieue devra permettre de réduire le nombre des migrations assurées en automobile à son strict nécessaire, correspondant notamment aux usagers ayant besoin d'un véhicule individuel pour des déplacements d'affaires en dehors des heures de pointe.

L'exemple des capitales étrangères établit qu'il est difficile d'abaisser au-dessous de 10 % la part des déplacements effectués en automobile.

A la fin du siècle, le réseau des voies pénétrant dans Paris devra donc avoir une capacité de l'ordre de 110.000 véhicules par heure, soit un supplément de 30.000 véhicules par heure par rapport à la situation actuelle.

Deux politiques distinctes sont concevables :

La première se contenterait d'extrapoler l'évolution actuelle, c'est-à-dire envisager l'augmentation de tous les courants de circulation dans le même

rapport. Ceci conduirait à étendre à la plupart des voies pénétrantes, si petites fussent-elles, une politique d'élargissement systématique, utilisant, au seul bénéfice de l'automobile, l'espace gagné par la politique d'alignement. Ainsi augmenterait-on notablement une surface de voirie dont une des principales utilisations actuelles est le stationnement. Or, cette surface, bien que relativement faible par rapport au nombre d'habitants, paraît trop importante par rapport aux autres utilisations du sol pour pouvoir être encore accrue. Les effets économiques d'un tel choix seraient déplorables puisque, dans l'état actuel de la réglementation, ils conduiraient à faire payer fort cher, sur le plan de l'urbanisme, du logement et des finances de la Ville de Paris, le gain d'une file de circulation supplémentaire qu'on obtiendrait souvent gratuitement par la suppression totale du stationnement. Les conséquences urbanistiques de cette procédure seraient parmi les plus graves. L'élargissement de chaussées, dont la vocation première est souvent la desserte d'un quartier, et leur abandon à un trafic de transit parasite ne font aucune place à une organisation de la vie à l'échelle des centres d'animation. Enfin, le gain circulatoire de l'élargissement est très faible s'il est ramené à la surface de sol occupée par la voirie. Il n'est pas possible d'aménager sur toutes les voies secondaires, en particulier sur les plus étroites que l'on élargit, des carrefours à niveaux séparés. La vitesse moyenne des véhicules y demeurerait faible (15 kilomètres par heure) et le gain de débit risquerait finalement d'être insignifiant ;

La seconde politique, préférable à la première, consiste à réorganiser le réseau dès maintenant ou à l'occasion des rénovations qui seront entreprises dans les secteurs périphériques.

Le trafic de transit parasite actuel et l'accroissement prévisible seraient accueillis sur des voies primaires pénétrant depuis le boulevard périphérique en direction des arrondissements centraux et des pôles.

L'accroissement de la circulation sur quelques grandes artères actuelles comme les Champs-Élysées, l'avenue d'Italie ou le cours de Vincennes n'est pas souhaitable et il conviendrait d'examiner dans quelles conditions on pourrait les dégager par des voies rapides voisines.

Le réseau projeté à l'extérieur de Paris pour la région répond à des principes similaires puisqu'il prévoit une dizaine d'autoroutes radiales rejoignant le boulevard périphérique.

Si l'on tient compte de la création de parcs de dissuasion au niveau du boulevard périphérique, ce réseau correspond bien à l'accroissement annoncé de 30.000 véhicules par heure du débit automobile pénétrant dans Paris.

La diffusion de ces véhicules dans Paris, actuellement assurée par les rues de largeurs diverses, sera facilitée par les liaisons urbaines rapides complétant le réseau des radiales dont le tracé répond à la fonction de

La dernière liaison : Saint-Lazare—Montparnasse pourra être améliorée tant par la fonction omnibus entre les lignes n^{os} 13 et 14 du métro (ou entre les lignes n^{os} 7 et 14) que par le passage indispensable d'une deuxième ligne du R.E.R. nord-sud.

Si ce réseau peut assurer quantitativement la majeure partie du flux, encore faudra-t-il assurer le passage des déplacements automobiles correspondants. Même réduits à 10 % des migrations, ces flux concentrés entre les pôles laissent prévoir des débits d'un ordre de grandeur suffisant pour justifier leur passage par une voie rapide spécialisée, notamment entre les gares du Nord et d'Austerlitz. Ailleurs, les débits risquent d'être tels que la voie rapide spécialisée représente encore le moyen d'acheminement le moins gênant pour le tissu urbain. En effet, l'une des justifications essentielles de la réalisation d'un linéaire strictement limité de voies rapides dans Paris réside dans leur effet de concentration du trafic essentiel de véhicules automobiles sur des axes équipés en conséquence, afin de soulager le reste du tissu urbain et d'en accroître l'agrément.

Pour les zones bordant une voie, les nuisances telles que le bruit et la pollution sont davantage fonction de la lenteur de l'écoulement du trafic, de la fréquence des accélérations et décélérations que du volume total de la circulation.

La fluidité et la vitesse élevée de circulation qui caractérisent une voie rapide bien conçue sont donc une première garantie de moindre nuisance pour le tissu urbain, contrairement à la situation actuelle des immeubles riverains des grands boulevards et des Champs-Élysées.

Sur les voies rapides, des dispositions spéciales telles que la réalisation de murs-écrans, le choix de revêtements insonorisants pour les chaussées et les parois latérales permettent de réduire encore le niveau sonore.

Pour certaines sections, l'association de la voie rapide et de lignes nouvelles de transports collectifs ferrés ou autres permettra une meilleure utilisation de l'espace et du sous-sol, des coûts de construction moins élevés, à condition que l'on puisse synchroniser les financements (exemple de l'axe nord-sud).

Mais un autre apport important et absolument fondamental de la voirie rapide est qu'elle peut constituer l'élément porteur d'une structure architecturale en évitant l'effet de coupure des grandes voies traditionnelles et en procurant une nouvelle surface de sol artificiel. Cette dernière doit permettre le développement des espaces publics aménagés et des espaces verts ainsi qu'une densité relativement plus forte des constructions aux abords.

L'intégration d'une voie rapide dans le tissu urbain ne suppose pas tant la réalisation de faux espaces verts parallèles inaccessibles pour les riverains qu'une couverture des voies par des dalles et parfois des immeubles (cf. aéroport d'Orly), voie dont l'extension n'est techniquement limitée

complément essentiel au développement des transports en commun et la condition première du dégagement des voies résident donc dans une politique restrictive du stationnement : respect plus strict de la réglementation par le relèvement du taux des contraventions, extension de la zone bleue et réduction de la durée du stationnement dans certaines zones, stationnement de très courte durée (livraisons, embarquements) à certains emplacements, institutions du stationnement payant, obligation de justifier un lieu de stationnement pour chaque véhicule, renforcement et extension de la réglementation sur les livraisons.

Ces mesures réduiront le stationnement sur le domaine public, tandis que la construction de garages payants sera développée par l'application de mesures réglementaires (stationnement lié aux logements et aux bureaux nouveaux) et que des concessions de parcs de stationnement souterrains sous le domaine public seront accordées à des promoteurs privés sur des bases résolument audacieuses et constructives.

Dans une trentaine d'années, il sera nécessaire de disposer hors voirie d'environ un million de places de stationnement. La majeure partie sera réalisée dans des immeubles résidentiels construits pendant cette période et auxquels devra continuer à s'appliquer au moins jusqu'à ce que le retard soit comblé, la réglementation actuelle qui exige environ trois places de stationnement pour deux logements. Une autre part proviendra de l'aménagement ou de la construction de garages privés dont la rentabilité sera alors assurée. Enfin, si le rythme de construction des parcs situés sous des emprises publiques est sensiblement accru grâce aux ressources tirées d'une taxe de stationnement, leur contribution à ce programme pourra être importante. A leur capacité s'ajoutera celle des parcs de stationnement situés à l'extrémité des radiales primaires qui s'inscrivent dans la politique de dissuasion à l'échelle de la région.

Dans le cadre de cette politique de dissuasion, l'effet principal est à attendre des parcs situés en banlieue aux stations du R.E.R. et de la S.N.C.F. Une part importante des 700.000 migrants devra en particulier y trouver place (quitte à instituer une tarification commune intéressante pour les usagers).

Au niveau du boulevard périphérique les moyens de dissuasion devront être cohérents avec les capacités des lignes de métro qui les desservent et avec la différence de capacité des réseaux primaires extérieur et intérieur. Ceci conduit à une capacité totale de l'ordre de 50.000 places.

b) *Organisation de la voirie.*

Le trafic automobile.

Le trafic automobile, réduit autant que possible par le report des migrations sur les transports en commun et par les restrictions apportées au stationnement sur chaussée, devra être acheminé rapidement — car

le niveau moyen de la demande correspondra à des exigences plus grandes — et en gênant le moins possible la vie urbaine.

De ces deux points de vue, des améliorations notables seront apportées par l'organisation rationnelle de la voirie. Les trafics de transit interquartiers doivent être détournés des voies étroites qui les supportent parfois et être reportés soit sur le réseau des voies primaires rapides déjà nécessaires pour les migrations et les liaisons principales entre ces pôles d'emplois tertiaires, soit sur un réseau de voies secondaires. Les autres voies seront ainsi dégagées d'un trafic encombrant et disponibles pour la desserte des immeubles, celle des activités commerciales, ou pour les piétons.

L'effort d'aménagement devra donc porter sur les voies urbaines rapides déjà mentionnées et sur un réseau de voies secondaires (généralement des avenues existantes aménagées), comportant notamment :

- les boulevards des maréchaux,
- les grands boulevards,
- la rocade intermédiaire Convention—Tolbiac,
- les principales avenues et boulevards,
- la rocade des fermiers généraux dont l'achèvement, entre Nation et la place d'Italie, l'aménagement entre Denfert-Rochereau et Montparnasse, l'ouverture du souterrain entre l'avenue Hoche et le boulevard des Batignolles et l'aménagement à niveaux séparés de ses nombreux carrefours, permettront d'utiliser au mieux l'emprise importante.

Ce réseau secondaire implique l'aménagement de carrefours à niveaux séparés, notamment Etoile, rond-point des Champs-Élysées—Clemenceau, Denfert, carrefour Clichy, carrefour Barbès, Nation, La Motte-Picquet, etc., ainsi que certains élargissements.

Le reste du réseau de voirie comportera :

- des voies de distribution où la priorité sera donnée aux transports en commun,
- des voies de distribution interne des quartiers et d'accès aux parcs de stationnement,
- des voies de desserte locale, de parcage en surface et de circulation piétonnière.

Circulation des piétons.

L'organisation de la voirie permettrait de mettre à la disposition des piétons un domaine plus abondant et plus diversifié que la bordure des voies constituées en trottoirs. Ceux-ci sont actuellement réduits au minimum nécessaire, c'est-à-dire la sécurité des personnes accédant à pied aux propriétés riveraines.

L'activité urbaine exige qu'une place plus noble et plus ample soit faite aux espaces publics réservés aux promeneurs, aux clients des commerces et aux autres usagers de la ville.

Trois domaines seront donc développés :

— les trottoirs des avenues suffisamment larges seraient aménagés afin de permettre le bon fonctionnement des activités commerciales des rives. A ce titre, la transformation des trottoirs en lieu de stationnement des automobiles devrait être sévèrement limitée, dans le temps comme dans l'espace,

— certaines rues, notamment dans les quartiers anciens où les voies ont perdu leur rôle d'animation par suite du passage des véhicules trop souvent étrangers au quartier, seront réservées aux piétons, à l'exception de périodes limitées pour l'approvisionnement et le service.

D'autres rues commerçantes seront réservées aux piétons et au passage des taxis et des autobus.

Toute rénovation devra s'accompagner d'une augmentation des espaces publics.

Grâce à la couverture des voies routières, à l'intégration de circulations piétonnières dans les ensembles architecturaux et à l'utilisation des niveaux différents de celui de la circulation générale — en sous-sol ou sur dalle — l'espace consacré aux piétons peut être notablement accru. Des moyens mécaniques de déplacements horizontal et vertical devront par ailleurs être mis en œuvre.

Ces trois domaines piétonniers constitueront à travers la ville des cheminements continus, indépendants, des axes routiers et mis en contact fréquent avec les réseaux de transports en commun de surface et souterrains.

c) Aménagement du métro dans Paris.

Élément essentiel de la desserte interne de Paris depuis plus de cinquante ans, le métro devra être adapté à l'accroissement des besoins. L'amélioration du matériel, l'accroissement de la vitesse, de la fréquence et de la capacité des rames permet un accroissement sensible mais insuffisant. Quelques nouvelles lignes doivent être ouvertes en plus des prolongements en banlieue déjà cités afin d'assurer des liaisons manquantes, telles que la liaison gare de l'Est—Saint-Lazare—Invalides ; Luxembourg—Châtelet ; desserte des quartiers défavorisés (5^e, 13^e et 15^e arrondissements) et de la périphérie urbaine.

Mais ce sont aussi les liaisons ferrées rapides de diffusion des transports en banlieue qui devront assurer la fonction de liaison express et de dégagement des itinéraires principaux à longue distance du métropolitain.

d) *Autobus.*

Le réseau des autobus, déjà favorisé par le dégagement des voies actuellement encombrées par les circulations automobiles et les stationnements parasites, devra être encore favorisé par le développement de la politique des bandes et voies réservées.

La rapidité possible de son développement fera de l'autobus le moyen initial d'amélioration des transports en commun en attendant la construction des infrastructures à plus fort débit. Son organisation devra donc être progressivement adaptée à la structure du réseau ferré, pour en assurer la diffusion et pallier ses lacunes.

e) *Taxis.*

L'assainissement de la tarification propre à l'automobile et à son stationnement fera apparaître le taxi comme le substitut le plus évident du véhicule personnel pour les déplacements d'affaires ou occasionnels. Son développement sera important et devra être facilité par les moyens de sa réglementation tarifaire et par l'usage des bandes et voies réservées aux transports en commun.

Le taxi devra aussi être développé sous forme de taxis collectifs et de petits autobus à itinéraires souples dans les zones mal desservies par les transports en commun réguliers, afin de combler l'hiatus qui existe entre les déplacements individuels contraires à l'économie et les transports en commun trop rigides.

f) *Transport de marchandises.*

Les besoins des véhicules de livraison et d'approvisionnement seront plus aisément satisfaits sur une voirie dégagée et hiérarchisée.

Cela ne diminue pas la nécessité d'organiser cette activité par l'adaptation constante de sa réglementation.

4° ADAPTATION AU DÉVELOPPEMENT DE LA TECHNOLOGIE DES TRANSPORTS.

Transports.

Le progrès technique des transports conduit à orienter le développement urbain de telle sorte que l'évolution des moyens nouveaux y trouve un cadre propice et un minimum d'obstacles.

En matière de transports urbains, plusieurs directions d'évolution sont à considérer.

a) *L'utilisation de la Seine.*

L'accroissement du trafic commercial dû au Port de Paris et aux liaisons utilisant la Seine et la Marne se traduit par un encombrement du fleuve par des unités de plus en plus nombreuses et de plus en plus volumineuses. La circulation touristique à faible vitesse est capable de s'accommoder de cette importante sujétion. L'étude de tout nouveau service plus régulier et plus rapide, susceptible de constituer un transport en commun valable se heurte par contre à des difficultés. Les risques sont en effet importants vis-à-vis du service rendu et de la régularité qui serait incertaine.

Les restrictions en période de crue s'ajouteront encore à ces causes d'irrégularité.

Les distances à franchir entre les berges et les voiries voisines ou entre les berges et les lignes de métropolitain ôtent beaucoup d'intérêt à l'insertion d'un tel mode de transport dans un réseau déjà orienté vers les transports terrestres. Il semble, en effet, que les transports par voie d'eau ne soient justifiés que pour franchir des distances notables pour lesquelles les moyens terrestres concurrents, ponts ou tunnels, sont grevés au départ d'une très lourde pénalisation économique.

Toutefois, sous ces réserves, l'utilisation de la Seine pourrait être développée, lorsque des procédés nouveaux et plus attrayants de déplacements sur l'eau auront été mis au point.

b) *Transports de masse.*

Leur développement suivra l'élévation du niveau de vie et du niveau de culture. Leur vitesse s'accroîtra sans cesse.

Les volumes des véhicules et des installations d'accueil conduiront à des réseaux ferrés ou non en site propre, ayant pratiquement les mêmes caractères que les lignes ferrées actuelles souterraines, au sol ou portées : métro sur pneumatique, lignes électriques à induction, moteurs linéaires, etc.

La seule question qui se pose est de savoir si un réseau superexpress, beaucoup plus rapide que le métro R.E.R., peut s'implanter. L'analyse de ses caractères est illustrée par les recherches actuelles sur l'aérotrain.

Il apparaît que de telles lignes à grande vitesse, desservant des localités distantes de 100 à 200 kilomètres de Paris, présentent un intérêt certain pour leur tronçon extra-urbain, mais soulèvent des difficultés pour leur insertion dans les agglomérations.

Compte tenu de la part numériquement faible des déplacements ainsi assurés, il ne peut être question de faire de ces lignes un élément principal du remodelage des tissus urbains. Les trouées qu'il sera possible de dégager dans la ville et dans sa banlieue doivent en priorité être conçues pour

recevoir les moyens classiques à gros débit, notamment les lignes du réseau R.E.R.

Les lignes à grande vitesse devront donc s'arrêter à un point de correspondance facile avec ce réseau R.E.R. qui assurera la diffusion dans les meilleures conditions possibles. Ce point pourra, si les circonstances le permettent, se situer le plus près possible du centre de Paris (cas de la gare de Maine-Montparnasse dont l'ouverture vers l'extérieur est relativement dégagée). Il pourra, dans d'autres cas, rester à l'extérieur de Paris, à condition d'être bien situé sur le réseau R.E.R. (cas du rond-point de la Défense, des abords de Vincennes).

c) Desserte des aérodromes et pénétration du trafic aérien.

La desserte d'Orly, de Paris-Nord et de Paris-Ouest sera assurée en automobile par des autoroutes reliées au réseau parisien, notamment à l'axe-nord-sud, et en transports collectifs par le réseau R.E.R. ou par une ligne spécialisée.

Cependant, des aérodromes dits « d'affaires » devront être prévus, à distance plus réduite de Paris (Villacoublay ou Le Bourget, par exemple). Ils devront être desservis par autoroute et R.E.R. Une implantation plus centrale est exclue. Par contre, lorsque leurs nuisances sonores auront été suffisamment atténuées, les hélicoptères ou les avions à décollage très court (V.T.O.L. ou S.T.O.L.) devront pouvoir être reçus en certains points de la ville ; ceci impliquera la possibilité d'implanter quelques plates-formes dans l'avenir.

d) Transports à courte distance.

L'aide au piéton se développera encore, après l'ascenseur et l'escalier roulant, grâce à des techniques voisines du monorail de foire ou du trottoir roulant.

Les volumes de déplacement à l'intérieur d'espaces aussi denses que les pôles y justifieront l'application de ces techniques.

Du point de vue de la composition urbaine, ces moyens permettront l'étalement des centres attractifs, actuellement très limités par la distance de franchissement à pied.

Les premiers exemples seront, sans doute, la jonction à partir de la gare de Lyon, des opérations voisines d'Austerlitz et de Bercy, la jonction gare de l'Est—gare du Nord, la jonction Châtelet—les Halles.

Le développement de tels procédés continus conditionnera la forme architecturale des nouveaux ensembles bâtis. En particulier le développement exclusif des tours isolées de grande hauteur, résultant du développement des seuls moyens mécaniques verticaux — les ascenseurs — fera

place à une recherche plus diversifiée associant aux superpositions des continuités et des cheminements importants à tous les niveaux. Cela permettra à la fois une meilleure utilisation de l'espace et du sous-sol et une démultiplication des surfaces d'échange et de liaison.

Sur le plan du confort et de la bonne utilisation, ces moyens mécaniques, largement employés, permettront de rendre moins sensibles les obstacles dus aux distances et les changements de niveau qui rendent, pour l'instant, la cité moderne de plus en plus inaccessible à de nombreuses personnes : vieillards, handicapés physiques notamment. En particulier, les passages inférieurs pour piétons, nés de l'envahissement des chaussées par l'automobile, devront recevoir systématiquement les escaliers mécaniques, dont l'absence pénalise injustement le citoyen non motorisé et être agrémentés de commerces et de boutiques selon des formules heureusement mises au point dans les capitales étrangères.

5° CHRONOLOGIE DES ACTIONS ET RÉALISATIONS.

Les propositions précédentes sont, pour certaines, entrées dans la voie de la réalisation : la première ligne de R.E.R. est-ouest est en construction, les travaux des radiales Bercy et front de Seine sont entamés dans le cadre d'opérations de rénovation, alors que ceux du boulevard périphérique seront terminés vers 1971.

Cependant, d'autres projets importants restent à examiner, et du calendrier de leur réalisations dépendra la réussite des objectifs généraux qui ont été fixés.

Indépendamment de la réalisation du réseau primaire qu'il convient d'envisager sous le double aspect des servitudes à mettre en œuvre le long des tracés et des moyens financiers à dégager par la Ville dans une perspective d'urbanisme d'ensemble, cette réorganisation devra se traduire tout d'abord par une action concertée affirmant la priorité des transports en commun.

Cette action doit comprendre dans un intervalle de temps très court :

— la remise en ordre du stationnement par le respect des interdictions. Un relèvement du taux des contraventions suffirait à lui seul à rendre effective l'interdiction de quelque 100.000 places de stationnement actuellement tolérées dans les faits,

— la mise en circulation, en contrepartie, de près d'un millier d'autobus sur les lignes actuelles et sur les lignes nouvelles de diffusion à partir des portes, des gares et des principales stations de métropolitain,

— un accroissement notable des bandes réservées.

Cette action serait ensuite suivie :

— de limitations plus poussées de stationnement au fur et à mesure de l'ouverture des garages publics et privés,

— de l'organisation et de la hiérarchisation des voies au fur et à mesure de l'accroissement du nombre des autobus et des taxis et de la réduction relative du volume de la circulation automobile,

— de la mise en service à un rythme aussi rapide que possible des améliorations de l'infrastructure à grand rendement : métro, R.E.R., S.N.C.F. et voies rapides ; l'amélioration portera en premier lieu sur l'exploitation : fréquence, tarification et vitesse.

En effet, pour éviter l'asphyxie de la capitale, la réalisation des lignes projetées vers la banlieue est essentielle. Parmi elles, la ligne Nord-Sud n° 1, Gare du Nord-République—Gare de Lyon-Italie, est à réaliser en priorité afin de permettre, par ses effets induits, le rééquilibrage souhaité de Paris vers l'est et le « démarrage » des pôles « Gare de Lyon—Austerlitz » et « Gare de l'Est—Gare du Nord ». En même temps, il sera nécessaire d'améliorer la liaison métro entre les secteurs des gares Saint-Lazare et de l'Est.

La liaison entre le centre actuel des affaires de Saint-Lazare et le secteur « Montparnasse » assurée dans un premier temps par une liaison entre les lignes n°s 7 et 14 ou 13 et 14 du réseau métropolitain, rendra ensuite indispensable la construction de la deuxième ligne R.E.R. nord-sud par Auber—Invalides—Montparnasse—Denfert-Rochereau.

La deuxième ligne R.E.R. est-ouest sera programmée en fonction de son rôle extérieur de desserte des villes satellites.

Ces propositions font actuellement l'objet d'études approfondies de la part du Ministère des Transports et des autorités régionales car elles ont une incidence sur la totalité de l'agglomération.

Conclusion.

La politique des transports devra traduire le souci constant de l'efficacité ; tout retard ou toute inadaptation engendre en effet, dans ce domaine, des pertes économiques insupportables.

C'est pourquoi l'essentiel de la demande de transports doit être satisfait en priorité par les transports en commun : autobus et réseau métropolitain à développer au centre et en banlieue, lignes régionales à créer. A ce titre, la pénétration de la S.N.C.F. dans Paris, qui peut être encore améliorée par des liaisons souterraines entre gares, représente un potentiel qui doit être exploité au mieux.

Parallèlement, le maintien de l'activité parisienne au rythme des métropoles mondiales exige l'amélioration et l'adaptation des conditions de circulation en automobile. Ce n'est que déchargée par les transports en commun, organisée, améliorée et complétée par les liaisons rapides indispensables que la voirie pourra assurer cette fonction dans les conditions que les usagers sont en droit d'attendre d'une ville moderne.

H. — MOYENS JURIDIQUES

La loi d'orientation foncière, récemment promulguée, concerne l'extension de tout le territoire ; elle ne contient pas de dispositions spécialisées pour Paris.

Les décrets d'application qui interviendront tiendront compte des situations particulières qui se révéleront, mais il est possible d'envisager dès maintenant les grandes lignes des contraintes juridiques qui résulteront des orientations et options urbanistiques définies.

L'exécution juridique du schéma directeur se fait essentiellement par le moyen du plan d'occupation du sol qui devra être établi au cours des prochains mois et qui absorbe en quelque sorte le zonage de l'ancien plan directeur et sa partie réglementaire.

Mais le schéma, par les volontés qu'il exprime, constitue un cadre contraignant pour le plan d'occupation du sol et, dès lors, il n'est pas inutile de rappeler, au moins brièvement, les problèmes particuliers qui risquent de se poser.

Contraintes particulières à la Ville de Paris.

Ces contraintes concernent essentiellement les notions de densité et les coefficients d'occupation des sols selon les zones d'affectation. Les options particulières, en matière d'habitat et d'emploi conduiront probablement à la mise au point de formules relativement complexes adaptées au tissu parisien permettant de moduler suivant les zones les coefficients maximums admissibles.

Le règlement devra également tenir compte des servitudes des normes de constructibilité : plafond, gabarit, prospect, style architectural, surfaces de stationnement, etc. A cet égard, les dispositions de l'ancien règlement ne seront pas nécessairement annulées, mais probablement adaptées à l'analyse fine qui devra être effectuée dans le cadre des grandes options. Si celles-ci ne sont pas contradictoires avec l'ancien règlement dans le centre historique et dans la couronne enveloppe, il est par contre certain dès maintenant que

les zones de pôles nécessiteront que des dispositions nouvelles soient élaborées.

Le futur règlement devra également préciser les caractéristiques des tracés des voies, les règles s'appliquant au plan parcellaire et la liste des établissements classés.

Mais il est d'autres contraintes, plus générales, puisqu'elles résultent de difficultés ou de situations de fait qui, si elles ont une acuité particulière dans le tissu parisien, se présentent aussi dans les autres grands centres urbains.

Il s'agit donc de trouver des instruments permettant de définir préalablement les meilleures conditions de modernisation des villes anciennes, mais aussi de création des villes nouvelles.

Les solutions sont évidemment du domaine législatif ou réglementaire et sont d'ailleurs déjà à l'étude, notamment dans les services du Ministère de l'Équipement et du logement. Elles concernent particulièrement :

— le morcellement du parcellaire (les difficultés qui en résultent ont été évoquées dans le présent rapport, notamment à propos des opérations de restauration),

— la servitude de l'alignement.

Il ne s'agit pas à cet égard de vouloir supprimer la procédure de l'alignement qui a permis au cours des décennies passées de réaliser à Paris la création d'un nombre appréciable de voies nouvelles. Mais il est plutôt question de déterminer les itinéraires sur lesquels cette procédure devrait continuer à être impérativement appliquée et les zones où au contraire, des mesures plus souples doivent être envisagées.

C'est en particulier le cas de la couronne-enveloppe où des plans masses de types nouveaux permettront une meilleure intégration à la vie urbaine sans paralyser, pour de longues années, l'évolution du tissu.

Les difficultés de superposition du domaine des collectivités publiques et du domaine des particuliers se présentent constamment dès lors que l'on recherche une meilleure utilisation de l'espace par superposition verticale d'équipements variés. Jusqu'à présent, les seules solutions trouvées (par exemple dans l'ensemble Maine-Montparnasse) résultent de mesures prises au « coup par coup ».

Il est probablement souhaitable de reprendre ce problème sur le fond et de se doter des instruments appropriés dès lors que l'on aura admis que les impératifs modernes de la vie sociale, leurs conséquences économiques et financières, justifient que des mitoyennetés horizontales puissent en certains cas se substituer aux anciennes mitoyennetés verticales.

Le problème de la propriété du tréfonds revêt à Paris une acuité exceptionnelle, puisque le sous-sol parisien est l'un des plus occupés du

monde. D'autres collectivités françaises se le poseront certainement à bref délai. Il paraît souhaitable de se doter d'une législation permettant d'aboutir, au moins dans des cas précis, à une dissociation éventuelle des propriétés du sol et du sous-sol.

Il convient de rappeler, ne serait-ce que pour mémoire, la réglementation de la circulation et du stationnement qui justifierait à elle seule un examen complet des dispositions actuelles dont l'utilité n'est d'ailleurs pas contestée, pour aboutir à une plus grande facilité d'exécution des dispositions qui seront prises en matière d'organisation de la voirie et des transports en commun.

Enfin, nous citerons l'ensemble de la réglementation actuelle en matière d'expropriation dans la mesure où elle peut constituer un frein ou un ralentissement à la politique de rénovation, c'est-à-dire, en définitive, où elle peut avoir des conséquences dommageables sur le plan de la rentabilité des opérations.

Les dispositions qui viennent d'être évoquées ne sont certes pas les seules qui seront nécessaires et il ne fait pas de doute que les nouvelles conceptions urbanistiques et architecturales qui s'imposeront d'ici la fin du siècle mettront en évidence la nécessité de se doter au fur et à mesure de moyens juridiques cohérents, précis, efficaces.

C'est donc un travail de longue haleine qui sera à entreprendre puisque, plus peut-être que tout autre aspect du schéma directeur ou du plan d'occupation du sol, il nécessitera une adaptation continue des moyens aux réalités constatées.

Dans le cadre de la mise au point du plan d'occupation du sol du territoire parisien, un premier examen de détail serait à effectuer en liaison avec les services ministériels responsables.

I. — MOYENS FINANCIERS

Les options du schéma directeur doivent constituer une charte pour la Ville de Paris, l'Etat, les autres collectivités publiques ou parapubliques et pour les agents privés.

Mais cette volonté n'entraînera l'adhésion que si elle est étayée par une programmation du financement.

1° *Historique du financement des investissements de la Ville de Paris.*

L'examen des budgets de grands travaux de la Ville de Paris avant la Première Guerre mondiale et jusqu'en 1939 montre que les investissements étaient déjà importants. L'emprunt jouait déjà une grande part dans leur

couverture. Certes, avant 1914 des durées d'amortissement extrêmement longues et des taux d'intérêts de 2,5 ou 3 % facilitaient les financements par emprunt. C'est ainsi par exemple que l'essentiel du réseau métropolitain a été réalisé sur emprunt en une période d'une vingtaine d'années seulement.

L'effort d'investissement interrompu pendant la Première Guerre fut repris ensuite à partir des années trente, notamment dans le cadre des grands travaux contre le chômage.

Néanmoins, le tableau ci-dessous comportant en francs constants la charge brut des investissements de la Ville de Paris depuis 1932, illustre l'abandon d'une réelle politique d'investissement après la fin de la Seconde Guerre mondiale :

1932-1936	: 2.629 millions de F 1960 ;
1946-1950	: 216,8 millions de F 1960 ;
1951-1955	: 251,3 millions de F 1960 ;
1956-1960	: 677,9 millions de F 1960 ;
1961-1965	: 1.509,3 millions de F 1960.

A partir de 1960 on constate une reprise des investissements fondés essentiellement sur l'emprunt.

Aux opérations d'investissements autorisés « au coup par coup » après réunion des moyens de financement affectés à chacune d'elles a été substituée la méthode plus souple d'un budget d'investissement comportant, d'une part, des autorisations de programme pluriannuelles, d'autre part, des crédits de paiements annuels.

2° Observations sur le budget d'investissement de la Ville.

Durant la période 1961-1965, il a fallu d'abord faire face aux besoins les plus urgents.

La croissance des dépenses de voirie a été particulièrement importante dans les deux ou trois dernières années :

1961	: 33,5 millions ;
1962	: 55,5 millions ;
1963	: 66,5 millions ;
1964	: 128,2 millions ;
1965	: 160,2 millions.

En deuxième lieu, il convient de souligner la place importante de l'emprunt. Ce mode de couverture des dépenses égale neuf dixièmes du total. Les charges d'annuités des emprunts, aux taux actuellement pratiqués et même en tenant compte d'un glissement annuel des prix de 3 %, après douze à quatorze ans d'emprunts d'un volume annuel identique, seront supérieures à l'emprunt effectué dans l'année.

La troisième remarque est que le seul aspect des investissements publics est très loin d'épuiser le problème financier des investissements urbains. La solidarité et la complémentarité des investissements publics, parapublics et privés, ne sauraient être ignorées, notamment dans le domaine des transports et de la circulation (voiries, R.E.R., parcs de stationnement publics et privés), et dans celui du logement et de l'habitat (acquisitions de terrains, logements sociaux ou de standing, équipements publics correspondants).

La dernière remarque qu'appelle le budget d'investissement de la Ville tient à la récente réforme administrative créant notamment les départements de la couronne, à partir de l'ancien Département de la Seine. C'est pourquoi il est délicat d'appréhender dans leur totalité les difficiles problèmes actuellement posés à la Ville de Paris.

Jusqu'en 1967, le financement de certains investissements intéressant la Ville de Paris et les communes suburbaines était réalisé au titre du budget du Département de la Seine (assainissement par exemple). Aujourd'hui, il est encore difficile de dresser les modalités d'une répartition interdépartementale.

3° Esquisse d'une politique des investissements de la Ville.

a) Répartition des investissements dans le temps.

Au niveau de la nation, il existe un rythme optimum d'investissement qui se situe entre 23 et 28 % du produit intérieur brut. Dépasser ces taux conduit à réduire exagérément la consommation qui, à son tour, ralentit la production.

Si l'on demeure nettement au-dessous d'un rapport de 23 %, la croissance future est hypothéquée. Certes la consommation dans l'immédiat est mieux traitée, mais dix ou quinze ans plus tard la croissance est paralysée.

La nécessité d'un équilibre sur une longue période entre les ressources et les investissements est tout aussi évidente à l'échelle de la Ville qu'à celle de la nation.

Comme toutes les grandes villes françaises, Paris justifie un effort d'investissement qui peut dépasser, pendant un certain temps, le taux moyen du pays. La Ville doit donc faire, avec l'aide de l'Etat, un effort accru d'autofinancement compatible avec ses possibilités.

b) *Répartition de l'investissement par secteur.*

Il s'agit de faire progresser à des allures variées et jugées souhaitables des niveaux de service de secteurs différents (circulation, logement, équipements sociaux, culturels, éducatifs, etc.), ces secteurs comportant des sources de financement variées, publiques et privées. L'intervention volontaire est beaucoup plus aisée sur les investissements publics, mais si les points d'application sont bien choisis, elle peut avoir des effets d'entraînement ou de freinage importants sur les investissements d'origine privée.

c) *Répartition des investissements dans l'espace.*

Le retard de développement de l'est sur l'ouest appelle une réorientation des investissements ; une récente étude menée en fonction des rentabilités actuelles concluait que la ligne R.E.R. nord-sud prévue, dans la partie ouest de Paris présentait sous cet angle plus d'intérêt que le R.E.R. nord-sud passant par la gare de l'Est, la gare de Lyon et la porte d'Italie. Or, dans la perspective d'un renforcement du potentiel économique de l'est de la Ville, la seconde pourrait cependant avoir la priorité même si la rentabilité immédiate était moins évidente.

d) *Les contraintes actuelles en matière d'investissement.*

Simplement pour maintenir le rythme actuel des investissements « intra-muros », pour achever les opérations interdépartementales résultant de la liquidation du budget d'investissement de la Seine, pour faire face à des imprévus d'ampleur limitée, on aboutit à une charge brute annuelle pour les investissements dans les cinq prochaines années de l'ordre de 650 à 700 millions.

La part actuelle de l'autofinancement dans les ressources affectées aux investissements n'excédant pas 100 millions, il reste 450 à 500 millions à couvrir par l'emprunt. Or, ce mode de financement a des limites.

L'adoption d'un schéma directeur impliquant en matière d'habitat, d'équipement, de transport, des investissements nouveaux conduit donc à examiner au fond le problème des sources de financement de la Ville de Paris, tant en ce qui concerne ses ressources propres, que sa contribution à d'autres organismes publics (R.A.T.P., Aide sociale, etc.) et que le concours financier d'autres collectivités, Etat et District notamment.

4° *De nouvelles ressources et une nouvelle répartition des charges.*

Les limites du financement par l'emprunt (1) impliquent d'augmenter l'autofinancement (c'est-à-dire le surplus des recettes fiscales sur les dépenses de fonctionnement du budget ordinaire).

(1) Aux taux d'intérêt actuellement pratiqués et dans la relative stabilité monétaire, l'investissement fondé sur l'emprunt revient finalement 30 à 40 % plus cher que l'investissement fondé sur des ressources propres.

Cette augmentation doit être presque exclusivement recherchée dans l'augmentation des recettes.

On peut l'attendre, soit d'une croissance du produit de la fiscalité locale directe, soit de ressources à créer du type taxe spécifique, soit d'une réévaluation du prix des services publics rétribués (distribution d'eau, balayage, etc.), soit enfin, d'une gestion plus productive du domaine de la Ville.

Sous réserve de la réalisation d'une refonte profonde de la fiscalité directe locale et d'études plus approfondies, il ne paraît pas que la voie de la fiscalité traditionnelle puisse procurer les moyens supplémentaires suffisants pour diminuer sensiblement le recours à l'emprunt tout en entreprenant une politique urbaine beaucoup plus active et créatrice.

En définitive, la complexité des problèmes parisiens justifiera sans doute le recours à des mesures de financement spécifiques.

CONCLUSION

Telles sont les options et les propositions qu'il semble souhaitable de présenter si l'on veut que Paris, dans le contexte régional et national défini par la politique d'ensemble d'aménagement du territoire, puisse continuer à jouer son rôle de grande cité historique orientée vers l'avenir.

Si les lignes directrices ainsi dégagées sont, pour une partie importante, tirées du patrimoine intellectuel et technique, lentement élaboré dans les années passées par les autorités municipales et par leur administration, il est également vrai que bon nombre d'entre elles s'efforcent d'exprimer des idées neuves et orientées vers l'avenir.

C'est donc à partir du présent document qu'un dialogue pourra et devra être ouvert entre tous ceux qui désirent donner à leur capitale un visage nouveau, mais que n'auraient pas renié ceux qui l'ont lentement construite au cours des siècles.

A cet égard, l'information dans son sens le plus large et le plus noble devra être au premier plan de nos préoccupations dans l'examen et les confrontations qui vont s'engager.

Le schéma directeur répond au désir d'associer aux décisions concernant l'aménagement de la capitale, tous ceux qui sont directement concernés, en premier lieu la population et ses élus.