

RÉGION PARISIENNE

Qui fera le Paris de demain ?

Le 22 juin, M. Delouvrier, délégué général au District de la région parisienne, a présenté dans une conférence de presse le schéma directeur d'aménagement de cette région. Déjà, vendredi dernier, M. Pompidou avait quelque peu défloré le sujet devant l'Assemblée nationale. Ces deux déclarations s'appuient sur un très abondant document en deux tomes qu'il n'est, bien entendu, pas question d'analyser ici en détail. Les commissions spécialisées des Fédérations de la Seine du P.S.U. devront se livrer à ce travail d'analyse. Cependant, dès aujourd'hui, sans rentrer dans le détail technique, il est important que nous fassions un certain nombre de remarques d'ordre général.

La première réaction consiste à minimiser la portée du nouveau schéma directeur : n'est-il pas un plan de plus, après bien d'autres qui exprimaient plus des intentions que des possibilités réelles de transformation ? Les plans précédents ont tous, les uns après les autres, montré que le fossé ne cessait de se creuser entre ce que l'on déclarait vouloir faire et ce qu'on était capable de réaliser réellement. Le schéma directeur présenté aujourd'hui et qui est caractérisé justement par son ambition, puisqu'il esquisse le Paris de 1985 et même de l'an 2000, ne sera-t-il pas, à son tour, rendu rapidement caduc ? Quelle est d'ailleurs la valeur juridique d'un tel document qui n'est opposable ni aux collectivités publiques ni aux tiers, et qui ne prendra ce poids indispensable que par l'intermédiaire d'une révision du PADOG ?

Cependant, nous estimons qu'il faut prendre ce texte avec plus de sérieux, car il correspond à une analyse détaillée de la réalité d'aujourd'hui et dresse les options du futur en tenant compte d'évolutions difficilement contestables :

- augmentation de la population de la région jusqu'à atteindre environ quatorze millions d'habitants en l'an 2000 ;

- développement du secteur tertiaire de travail plus rapide que le secteur ouvrier traditionnel ;

- développement du temps des loisirs ;

- augmentation du nombre de voitures et, en général, du nombre de déplacements par tous genres de transports.

Ces phénomènes étant incontestables, il importe donc de savoir quel type d'agglomération les planificateurs doivent concevoir.



Le plan d'aménagement ne définit guère les moyens pour parvenir à moderniser les structures des transports urbains.

Il ne s'agit donc pas de contester la nécessité d'un tel schéma directeur, mais d'y opposer un véritable contre-plan régional, montrant qu'à partir des mêmes phénomènes, quantitatifs et qualitatifs, il est possible d'aboutir à des options différentes.

Un premier problème se pose : *celui du rôle de l'État*. S'agit-il pour lui de constater seulement les mouvements naturels de développement de l'agglomération et d'essayer tant bien que mal de les canaliser, ou bien s'agit-il d'un véritable dirigisme gouvernemental qui contraint les administrations publiques et les sociétés privées à se couler dans le moule d'un schéma directeur rationnellement défini ? La première grande critique à faire au projet de M. Delouvrier est justement de ne pas avoir choisi entre ces deux options et de laisser croire qu'il disposera de moyens d'action réels, alors que son schéma ne

dépasse pas le niveau d'une déclaration d'intention, car il n'aborde pas le problème des formes d'intervention de la puissance publique. On se trouve, en fait, devant la même question que celle qui intéresse « la planification à la française » : *Comment l'État peut-il forcer les promoteurs privés à suivre les indications, de ses plans directeurs?* Dans ce domaine, l'État est d'ailleurs loin d'être impuissant, étant donné l'importance des réalisations des administrations publiques : c'est l'État, par l'intermédiaire de la très sérieuse administration des Ponts et Chaussées, qui assure la viabilité des terrains à urbaniser ; c'est l'État qui, par l'implantation de ses préfectures nouvelles, impose des cadres neufs au développement administratif ; de même, l'Éducation nationale, en fixant l'emplacement des nouvelles facultés, impose de nouveaux pôles d'attraction, les diverses administrations liées aux transports déterminent aussi les axes d'expansion. Par tous ces intermédiaires, l'État peut donc exercer une pression efficace sur le secteur privé, mais faut-il encore affirmer, ce que ne fait pas le document de M. Delouvrier, que l'option fondamentale consiste en un *renforcement du secteur public considéré comme l'élément clé de la planification ?*



Les visions prophétiques en matière d'aménagement routier ou de circulation cesseront-elles d'être un mythe dans le nouveau plan du district parisien ?

Dans la même optique, comment parler d'un arrêt de la spéculation sur les terrains, sans aborder le problème de la nationalisation des banques d'affaires qui sont derrière toutes les grosses spéculations foncières ? Cela ne sert à rien de transformer des milliers d'hectares en Z.A.D. (zone d'aménagement différé) si on a, auparavant, et depuis des années, offert aux spéculateurs l'occasion de prendre leur place dans le périmètre « zadé » ? Cela peut même présenter bien des avantages

que de « zader » ensuite des terrains sur lesquels la spéculation est déjà faite au profit de puissances financières liées au pouvoir. On retrouve là l'habitude politique du laisser-faire (mais au profit de qui ?) chère aux thèses pompidoliennes et qu'il est difficile de camoufler derrière les déclarations d'intention du schéma directeur. Nous devons opposer à une telle politique, non pas tellement notre objectif d'une « municipalisation du sol », car il est évident que le cadre municipal est largement dépassé par les dimensions du projet, mais une formulation nouvelle d'une « régionalisation » du sol qu'il nous faudra étudier par le détail.

Le plan officiel est aussi muet sur les moyens matériels à mettre en oeuvre pour aboutir au nombre de logements à construire, compte tenu de l'expansion chiffrée. Les problèmes de financement sont laissés dans l'ombre. Comment l'État, comment les collectivités publiques financeront-ils, par exemple, l'achat des terrains des zones zadées ?

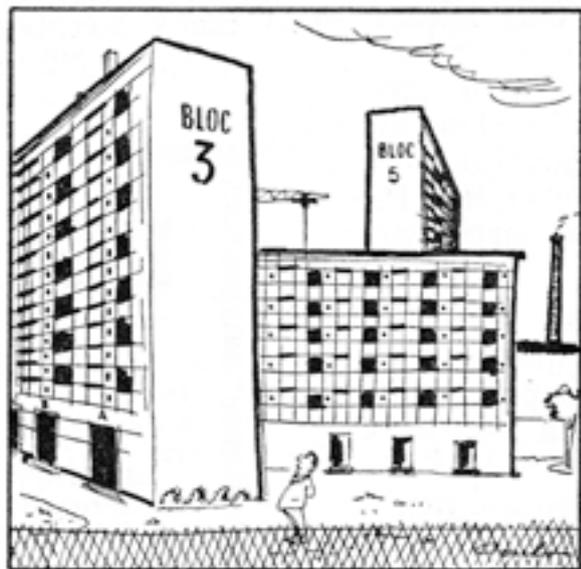
La rationalisation de l'industrie du bâtiment et donc la création *d'une Société nationale chargée de la construction du Grand Paris* nous semblent être les directions dans lesquelles il faut s'engager. Le projet reste aussi très fluctuant en ce qui concerne le type de logements à construire : faut-il pousser la création de « grands ensembles » ? Faut-il encourager le développement de zones pavillonnaires ? Quelle est la taille et quels sont les équipements collectifs d'une « unité à taille humaine » ? Sera-t-il possible d'animer la vie de ces quartiers nouveaux, de plus en plus éloignés du centre parisien, sans créer des villes-satellites ? Bref, si le schéma directeur présente l'intérêt de tirer de grandes et ambitieuses perspectives, il se tait quand il s'agit de considérer les choix relatifs aux petits équipements qui font pourtant le tissu de la vie quotidienne du citoyen.

Selon le même ordre de critiques, nous pouvons constater que tout le chapitre concernant l'évolution de l'emploi dans la région se contente de se plier aux mouvements naturels sans indiquer nettement quelles sont les options à prendre par le gouvernement en ce qui concerne l'industrialisation de la région. Il ne suffit pas de constater que le secteur tertiaire va se développer et d'indiquer en quels lieux il se développera surtout, pour répondre aux problèmes des mouvements quotidiens de la population travaillante, aux problèmes de la décentralisation industrielle et de l'équilibre de l'emploi entre Paris et la province. D'ailleurs, c'est une des autres faiblesses du document que de traiter de manière très insuffisante ce problème du développement de la province et des « métropoles régionales » par rapport à la « grosse tête » parisienne.

Annoncer aujourd'hui que Paris aura quatorze millions d'habitants en l'an 2000, c'est chiffrer une évolution : mais n'est-ce pas aussi

la précipiter en accentuant le « complexe d'infériorité » de la province que la timidité des plans régionaux concrétise face à l'ambition du schéma directeur parisien ? De même, le texte est fort détaillé en ce qui concerne la « banlieue » au sens le plus large du terme, mais est presque muet sur les interventions nécessaires, à tous points de vue, dans le périmètre de la Ville de Paris.

Là encore, de quelle manière l'État pense-t-il pouvoir imposer aux capitalistes les choix pratiques dans l'implantation, la non-implantation ou le départ des usines ?



Les « belles perspectives » des technocrates de l'urbanisme se réduiront-elles à l'univers quasi concentrationnaire de quelque futur sarcellopolis ?

Enfin, une dernière critique, mais non la

moins importante, porte sur la manière dont le schéma directeur a été élaboré. Le conseil d'administration du District qui d'ailleurs, sur vingt-huit membres ne comporte que deux représentants de la gauche (un communiste et un S.F.I.O.), n'est appelé à donner son avis que sur un texte élaboré dans le secret des bureaux des technocrates. A quel moment les élus de la population, maires, conseillers municipaux de Paris, conseillers généraux des départements, pourront-ils discuter de choix aussi importants et même la population tout entière, par le biais de ses associations diverses, ne porterait-elle pas intérêt à ces choix qui détermineront son cadre de vie ? Par des discussions relatives à toutes ces options, il serait possible de lutter contre la dépolitisation des masses, car il ne s'agit pas ici de politique abstraite ou d'idéologie, mais d'un tissu de problèmes concrets. Peut-on attendre d'ailleurs, sans naïveté, que le gaullisme traite cette médiation des associations populaires autrement que par le mépris ? A partir des projets que nous avons déjà élaborés, mais qui restent ouverts à la discussion, c'est à nous, par le biais de commissions, de colloques, de journées d'études, de reprendre la grande discussion démocratique sur les conceptions du Paris de demain, en partant, non pas seulement d'études de techniciens, mais aussi d'un recensement des besoins de l'homme.

Nous devons donc nous saisir de ce problème pour en faire un moyen d'animation politique et dire autour de nous, à tous les citoyens qu'ils ont le choix entre deux politiques : ou apprendre à la télévision ce que le pouvoir a décidé pour eux, ou participer eux-mêmes à l'élaboration de ce que sera leur ville de demain.

Georges Gontcharoff

Tribune Socialiste n°246, 26 juin 1965

Page 4