

APRÈS AVOIR RETRACÉ JUSQU'ÀUX ANNÉES SOIXANTE LES GRANDES ÉTAPES DE LA STRUCTURATION DE PARIS, FÉLIX DAMETTE SOULIGNE LE RETOURNEMENT EN MATIÈRE DE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE INTERVENU AVEC LE SDAU DE 1965. LE PARIS D'AUJOURD'HUI EST LARGEMENT FAÇONNÉ PAR CETTE PLANIFICATION RÉUSSIE. ANALYSES ET HYPOTHÈSES SUR LES RAISONS D'UN SUCCÈS.

RETOUR SUR UNE PLANIFICATION URBAINE

FÉLIX DAMETTE
GÉOGRAPHE

The Return of Urban Planning

Paris remained a grand old Ancien Régime city, right up to Haussmann's time. In 1801 the population bypassed 500,000 and during the first half of the 19th century it doubled, which is quite extraordinary, but by its content and organisation it remained a city in the traditional mould.

It was Haussmann's surgical work that was to bring the capital into the age of urban modernity and this from the double point of view of both urbanism and economy. The sewerage system, the enlarged roads, and modern constructions made Paris into an international model for urban matters; but at the same time, the city entered into the era of the market economy; the property market became the organising thread of activities and urban society. Modern segregation was being established; the opposition between the East and the West became a fixed item. And it was onto this highly structured Paris that, at the time of the First World War, industry was grafted. The content of Paris was transformed within the space of a few years. Up to 1914 Parisian industries had remained luxury industries linked to the the Court and the ruling classes; from now on Paris was to become the capital of modern industry: automobiles, aeronautics, electrical construction, machine tools and so on. Society was being transformed at the same rhythm. A new working class developed, with a new social personality: the "metallo" (metlworker).

During the First World War, whilst France as a whole lost 2,300,000 inhabitants, the Parisian agglomeration gained more than 300,000. Intra-muros Paris thus attained its historic maximum with 2,900,000 inhabitants. Common living conditions were appalling; crowding in the hovels pushed insalubrity to a level that is perfectly reflected in the mortality statistics of the period. Paris was the tuberculous capital.

Faced with such a situation the French Bourgeoisie took fright; the spectre of the Paris Commune rose again, this time with even more force; these were the days that followed on the heels of the Russian Revolution; Europe in general and Paris in particular, were touched by the Revolutionary wave. In any case Paris' fear concerned the suburbs even more than intra-muros Paris; the suburbs were a difficultly controllable space, zone of all dangers. The new Barbarians had set up camp at the city gates.

To begin with the French bourgeoisie dealt with the problem by doing nothing, by allowing the situation to deteriorate or develop in its own way; this was how the movement of the people from the housing plots the "Poorly Housed" began. This inactivity was not a lack of policy; it was a policy that relied on the hope that the workers who had been attracted to Paris by the War would return spontaneously to the regions. Seen from that point of view there was certainly no reason to improve the conditions of life of the working people, on the contrary.

But it was ten years before the inanity of this approach was clearly understood. Not only was there no return to the regions, but manufacturing work in the Parisian region, revived by the post war transformation, continued to increase. The turning point came in 1928, with the Poincaré government, and found its expression in the Laws Sarraut, Loucheur and particularly in the creation of the Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région Parisienne (Committee of development and General Organisation of the Parisian Region) Poincaré's directives were quite clear: "The development of the Parisian Region requires, more than ever, an overall plan that should be limited to the present day population, since if the population increases any more, it will

Paris est restée une grosse ville d'Ancien Régime jusqu'aux travaux d'Haussmann. Elle dépasse 500 000 habitants en 1801 et elle double pendant la première moitié du XIX^e siècle, ce qui est considérable; mais elle est restée une ville traditionnelle par son contenu et son organisation.

La chirurgie haussmannienne va faire entrer la capitale dans la modernité urbaine et ce, d'un double point de vue, urbanistique et économique. Le système d'égouts, la voirie élargie, les constructions modernes font de Paris un modèle international en matière d'urbanisme; mais dans le même temps, la ville entre dans l'économie de marché; le marché foncier devient l'organisateur des activités et de la société urbaine. La ségrégation moderne se met en place; l'opposition entre l'Est et l'Ouest devient la règle. C'est sur ce Paris fortement structuré que l'industrie va venir se greffer à l'occasion de la Première Guerre mondiale. Le contenu parisien va être transformé en quelques années. Jusqu'en 1914, les industries parisiennes étaient restées les industries de luxe liées à la présence de la Cour et des classes possédantes; désormais Paris devient la capitale des industries modernes, automobile, aéronautique, construction électrique, machines-outils, etc. La société se transforme au même rythme; une classe ouvrière se développe, avec un nouveau personnage social, le «métallo».

Au cours de la Première Guerre mondiale, alors que la France entière perd 2 300 000 habitants, l'agglomération parisienne en gagne plus de 300 000. Paris intra-muros atteint alors son maximum historique avec 2 900 000 habitants. Les conditions d'habitat populaire sont effrayantes; l'entassement dans les taudis a poussé l'insalubrité à un niveau dont les statistiques de la mortalité rendent parfaitement compte; Paris est la capitale de la tuberculose.

La bourgeoisie française prend peur devant cette situation; le spectre de la Commune de Paris resurgit avec plus de force encore; nous sommes dans les lendemains de la Révolution russe; l'Europe en général, et Paris en particulier, sont touchées par une

FÉLIX DAMETTE

Professeur de géographie à l'université de Paris-I Sorbonne.
Il a notamment dirigé la France en villes, La Documentation française, DATAR, 1944.

vague révolutionnaire. La peur de Paris concerne d'ailleurs encore plus la banlieue que Paris intra-muros; la banlieue est l'espace mal contrôlé, la zone de tous les dangers. Les nouveaux barbares campent aux portes de la cité.

Dans un premier temps, la bourgeoisie française va traiter le problème parisien par l'immobilisme, en laissant la situation se dégrader ou évoluer d'elle-même; c'est ainsi que va démarrer le mouvement des lotissements de banlieue, avec ses mal-lotés. Cet immobilisme n'est pas une absence de politique; c'est une politique qui repose sur l'espoir d'un retour spontané en province, pour ces ouvriers que l'industrie de guerre a attirés à Paris. Partant de là, il n'y a aucun intérêt à améliorer les conditions de vie populaires, bien au contraire.

Il faudra attendre dix ans pour se rendre compte de l'inanité de ce calcul. Non seulement il n'y a pas de retour en province, mais l'emploi industriel parisien, relancé par la conversion de l'après-guerre, continue de croître. Le tournant date de 1928, avec le gouvernement Poincaré; ce sera la loi Sarraut, la loi Loucheur, et surtout la création du Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la Région parisienne. Les directives de Poincaré sont claires: «L'aménagement de la Région parisienne exige ...

... plus que jamais un plan d'ensemble qui devrait être limité à la population actuelle, car si la population parisienne augmente encore, il en résulterait un grand danger social et la situation pourrait devenir irréparable.» Comme l'immobilisme n'a pas arrêté la croissance et à même créé de nouveaux risques, on fait appel à l'urbanisme et à l'aménagement pour traiter le problème plus sérieusement. Cela se traduira par un document, le Projet d'aménagement de la Région parisienne, connu sous l'appellation de plan Prost-Dausset, et qui sera approuvé en 1939.

La principale disposition du Plan réside dans la fixation de périmètres d'agglomération, en dehors desquels il est interdit de construire; l'idée est d'arrêter l'expansion des loussements. L'agglomération est ceinturée par un anneau autoroutier et desservi par quatre axes autoroutiers, selon les directions cardinales. Les transports en commun ne sont pas traités.

Le régime de Vichy s'intéressera de près à l'urbanisme. Il crée un Comité et un Service d'aménagement de la Région parisienne, rattachés au délégué général à l'Équipement national. Cette DGEN est l'ancêtre des organismes d'aménagement qui verront le jour plus tard.

Après la guerre, un Commissariat à la construction et à l'urbanisme est créé pour la Région parisienne. C'est lui qui prendra l'initiative d'un nouveau plan d'aménagement qui verra le jour sous l'appellation de Plan d'aménagement et d'organisation générale de la Région parisienne (PADOG), approuvé en 1960. Le PADOG se situe dans la continuité du plan Prost; l'idée directrice est de limiter la croissance à l'intérieur d'un périmètre d'agglomération, correspondant à l'état du moment. Un anneau autoroutier (l'ARISO) et une ceinture verte marqueront le bouclage de l'espace urbain.

La Quatrième avait engagé une politique dite de décentralisation industrielle; la Cinquième va poursuivre et même accentuer cette démarche, mais pour d'autres raisons. Cette fois, il s'agit de faire de la place pour les fonctions d'affaires de la nouvelle capitale de l'Europe.

L'idée majeure des auteurs du PADOG n'est pas simplement d'arrêter la croissance parisienne. Ils considèrent que la capitale s'est étalée excessivement et que la banlieue est marquée par le gâchis d'espace. L'arrêt de l'extension correspond pour eux à un freinage de la croissance globale et à une restructuration de la banlieue. Cette conception se situe de façon cohérente dans l'ensemble de la politique d'aménagement du territoire élaborée sous la quatrième République: freinage et remise en ordre de l'agglomération parisienne, développement des villes de la couronne d'appui du bassin Parisien, ainsi que des métropoles d'équilibre. La Quatrième s'était progressivement dotée d'une véritable vision du territoire français et d'une conception cohérente de son aménagement.

Si j'ai insisté aussi longuement sur les épisodes qui ont précédé le SDAU de 1965, c'est parce que cela me paraît nécessaire pour bien apprécier en quoi ce document constitue une rupture par rapport à tout ce qui a précédé. De tous temps (à l'exception du Second Empire), il n'a été question que de stopper l'expansion de Paris. Depuis 1928 en particulier, l'idée directrice est celle du périmètre d'agglomération pour arrêter l'extension de la «tache d'huile» parisienne. Et voilà qu'en 1965, on prend le contre-pied de tout cela et que l'on adopte le parti d'urbaniser les milliers d'hectares constitués par les plateaux betteraviers, bien au-delà du fameux périmètre d'agglomération.

La première question est de savoir comment s'explique ce retournement. Dès 1958, le gouvernement Debré met en place la commission Maspétiol qui proposera le remodelage administratif de la Région parisienne, avec les nouveaux départements, et la création d'un district de la Région parisienne, sous l'autorité d'un délégué général. Ces innovations ont une double signification. Il est exact que la Région ...

result in an immense social danger and the situation could become irreparable." As the policy of inactivity had in no way arrested the growth and had even created new risks, urbanism and development was turned to in the hope that they would provide the means to deal with the problem in a more serious manner. This was translated in a document, known as the Prost-Dausset plan, approved in 1939.

The plan's principal provisions were concerned with fixing the limits of the agglomeration and outside which it was forbidden to build; the idea was to arrest the expansion of the housing plots. The agglomeration was thus contained by a motorway ring and accessed by four motorway axes, following the cardinal points. The subject of public transport was not addressed.

The Vichy regime was deeply interested in urbanism. It created a standing committee and a development authority for the Parisian region, that depended on the minister for Equipment national (public facilities). This DGEN is the predecessor of the development authorities that were to emerge later on.

After the War, a special Commission (board) of urbanism and construction was set up for the Parisian region. It was this authority that took the initiative to produce the new development plan called the PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation générale de la Région Parisienne-Development and General Organisation Plan for the Parisian Region) which was approved in 1960. PADOG was the logical progression from the Prost plan; the principal aim was to limit the agglomeration's population to the current level of population at the time, within the agglomeration perimeter. The motorway ring (ARISO) and a greenbelt were to mark this blocking of the urban space.

The authors of the PADOG's main idea was not only to halt the population increase in Paris. They also felt that the capital had physically spread out much too far and that the suburbs were affected and could even be characterised by this waste of space. For them, the halting of the physical expansion was linked to the overall population limitation and the restructuring of the suburbs. This concept fitted coherently into the general policy for the development of the territory that had been elaborated under the Fourth Republic: the braking and re-ordering of the Parisian region, the development of towns that could reinforce the idea of the Parisian basin, as well as metropolises to provide a balance. The Fourth Republic progressively cultivated a real vision of the territory of France and a coherent idea of its advancement.

If I have put so great an accent on the episodes leading up to the 1965 SDAU (Schema Directeur d'aménagement et d'Urbanisme - Urban Masterplan), it's because I think that this is necessary if one is to appreciate why this document represented such a break with all that had gone before. Almost from the beginning of time (apart from under the Second Empire) the issue had always been how to stop the expansion of Paris. Particularly from 1928, the central idea had been the theme of the agglomeration perimeter as a means to stop the Parisian spread. And so it came to pass that in 1965, a total "U" turn took place and an approach that involved the urbanisation of thousands of hectares of beetroot fields, well beyond the perimeter of the agglomeration, was adopted. The first problem is to know how to explain this turnaround. In 1958, the government instituted the Maspétiol committee, that proposed the administrative remodelling of the Parisian region, with the new départements and the creation of the Parisian region district. These innovations had a double importance. It is indeed the case that the Parisian region did suffer from the deficiency of its administrative structure and that new départements had to be created; it is also clear that the setting up of the district represented a definite and direct domination of the whole Region-capital by the State. This was confirmed by the nomination of the extremely high level, former governor of Algeria, Paul Delcourner, to the post.

And if the whole administration of the Parisian Region was to be taken in hand, it was because the intention was to implement a major project - and it was this that was expressed in the Urban Masterplan that was published in 1965. It was a document that had been prepared with great seriousness, using a series of studies led by the Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Parisienne.

The angle taken for development was simple; it meant making Paris, not only the general capital of France but also the business capital of Europe. One has to remember that de Gaulle's first major decision was to accept the Treaty of Rome,

implemented from July 1958, a decision that was not entirely simple, since it implied the abandon of a certain degree of sovereignty. De Gaulle had only accepted that version of Europe because he considered that France had the natural right to lead that six-member state. After having Great Britain put out of the running, there were only three countries left: the Benelux countries, Italy - at that point still in state of great weakness - and the German Democratic Republic which was at that time (1958) a political "dwarf". For De Gaulle the territory was extremely fertile for French leadership: in 1965, he imposed modifications to the Treaty under the "Luxembourg Compromise", and then quite logically opposed Great Britain's entry in the Common Market. Paris' status was to be the logical translation of France's leadership role; this implied not only breaking with the Capital's traditional Malthusianism, but also an ambitious development programme, angled towards business and the "higher" functions.

The tri-directional base of the SDAURP (Urban Masterplan for the Parisian Region) was totally coherent - business, RER, New Towns:

- the business/office centre would be deployed around La Defense, (already sketched out in the PADOG, but this time at a much greater scale). La Defense was to become a major centre of attraction;

- the New Towns were to be placed on open land, in the vast areas of available open space, away from existing urbanisation, where the State would have a free hand.

- the RER was to insure the connexion of the whole and would be able to convey the millions of workers necessary to make the whole thing work.

In the context of the six member state, the Gaullist project was by no means absurd; the proof of this was its success; the siting of the IBM-Europe headquarters at La Defense showed that it worked.

The Fourth Republic had already undertaken a policy of so-called industrial decentralisation, encouraging businesses to relocate their capital factories in the regions. The aim was to halt what was thought to be the excessive development of the capital. The Fifth Republic was to follow and even reinforce this process, but for different reasons. This time it was to make space for the business functions of the new capital of Europe, by relieving itself of all the activities for whom a metropolitan location was not absolutely essential. We can approach the SDAU - and more generally the politics of Paris - by asking three questions:

- What are the conclusions we can draw, after thirty years? Do the results match the initial aims?
- How would one explain the (relative) success of this urban policy?

- How would one explain such a degree of continuity, for more than thirty years, of so determined a policy, that in actual fact determines the whole territorial development of France?

Conclusions

Today's Paris is not exactly the one that had been imagined by the 1965 SDAU, but nor is it really that different. We can thus consider that the urban policy was, overall, an outright success.

The Masterplan was revised a number of times, but they were always revisions, i.e. adjustments, never questioning the underlying logic.

The La Defense operation worked even beyond expectations. The RER exists and it can be considered to be Paris' basic functional element.

The New Towns have had a varying rate of success, but, overall, they provided what they had been expected to provide.

The most spectacular gap between intention and reality was to do with the Parisian region's population: in actual fact the error cannot be blamed on the SDAU; this must be born by the global population forecasts for the whole of France, anticipating 75 million inhabitants for the year 2000.

On the other hand, the SDAU did estimate that the Parisian region would account for 25% of France's urban population by the end of the century, which is exactly the present-day proportion.

In terms of a spatial planning exercise, the SDAURP had been elaborated with extreme seriousness; it had been implemented at great expense and with a remarkable degree of continuity. The result is absolutely convincing.

Reasons for the Success

In truth, the success is due neither to the accuracy of the forecast, nor to the implementation of the project. The great Gaullist project to make Paris the business capital of Europe never happened. And anyway the idea was already obsolete from the moment of Great Britain's entry into the Common

... parisienne souffrait de sous-administration et qu'il fallait créer des départements⁽¹⁾; il est évident que la mise en place du district traduit une prise en main directe par l'État de la Région-capitale dans son ensemble. Cela sera confirmé par la nomination à ce poste d'une personnalité de tout premier plan, Paul Delouvrier, dernier gouverneur de l'Algérie.

Si le pouvoir central veut prendre en main directement l'administration de la Région parisienne, c'est qu'il a un grand projet à mettre en œuvre - et c'est ce que traduira le Schéma directeur qui est publié en 1965. Ce document a été sérieusement préparé, avec des études lourdes menées par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne.

Le parti pris d'aménagement est simple : il s'agit de faire de Paris, non plus seulement la capitale générale de la France, mais aussi la capitale des affaires en Europe. Il faut se souvenir que la première déci-

Le Paris d'aujourd'hui n'est pas exactement celui que le SDAU de 1965 avait prévu, mais il n'en est pas tellement éloigné.

sion majeure de de Gaulle a été d'accepter le Traité de Rome qui entre en application en juillet 1958 ; ce qui n'était pas évident, car le traité impliquait des abandons de souveraineté. Si de Gaulle accepte cette construction européenne, c'est parce qu'il considère que la France a naturellement vocation à diriger cette Europe à six. La Grande-Bretagne s'étant mise hors jeu, il reste les trois pays du Benelux, l'Italie, qui est encore en état de grande faiblesse, et la République fédérale d'Allemagne qui est (en 1958) un «nain politique». Pour de Gaulle, c'est un très bon terrain d'exercice pour le leadership français ; en 1965, il imposera les modifications du Traité par le «compromis de Luxembourg», puis il s'opposera très logiquement à l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun.

Le statut de Paris doit être la traduction logique du rôle dirigeant de la France ; cela implique non seulement la rupture avec le malthusianisme traditionnel

concernant la capitale, mais surtout un projet de développement ambitieux, orienté vers les affaires, vers les fonctions nobles.

Le triptyque de base du SDAURP est tout à fait cohérent - centre d'affaires, RER, villes nouvelles :

- le centre des bureaux sera déployé en direction de La Défense, comme cela avait déjà esquissé par le PADOG, mais à une échelle beaucoup plus large. La Défense doit devenir un pôle majeur ;

- les villes nouvelles s'installeront en terrain vierge, sur de vastes espaces disponibles, à l'écart de l'urbanisation existante, là où l'État aura les mains entièrement libres.

- le RER assurera la connexion de l'ensemble et pourra transporter les millions d'employés nécessaires au fonctionnement de la place.

Dans le cadre de l'Europe des Six, le projet gaullien n'était pas absurde ; la preuve, c'est qu'il a remporté des succès ; l'installation du siège d'IBM - Europe à La Défense a montré que cela fonctionnait.

La Quatrième avait déjà engagé une politique dite de décentralisation industrielle, incitant les entreprises à délocaliser les usines de la capitale vers la province. L'objectif était de freiner la croissance d'une capitale considérée

comme excessive. La Cinquième va poursuivre et même accentuer cette démarche, mais pour d'autres raisons. Cette fois, il s'agit de faire de la place pour les fonctions d'affaires de la nouvelle capitale de l'Europe, en dégageant les activités qui n'ont pas strictement besoin d'une localisation métropolitaine.

On peut traiter du SDAU - et plus généralement de la politique parisienne - en se posant trois questions : - quel est le bilan, après trente ans ? Les résultats correspondent-ils aux visées de départ ?

- Comment expliquer le succès (relatif) de cette politique urbaine ?

- Comment expliquer la continuité, depuis plus de trente ans, d'une politique lourde, qui conditionne en réalité tout le développement territorial de la France ?

Bilan

Le Paris d'aujourd'hui n'est pas exactement celui que le SDAU de 1965 avait prévu, mais il n'en est pas tellement éloigné. On peut donc considérer que cette politique urbaine a été, dans l'ensemble un succès.

Le Schéma a été révisé à plusieurs reprises, mais il s'est toujours agi de révisions, c'est-à-dire d'ajustements, ne remettant pas en cause sa logique profonde.

L'opération de La Défense a marché au-delà même des prévisions. Le RER existe et on peut le considérer comme l'élément de base du fonctionnement ...

(1) Il y eut à l'époque débat sur la conception des nouveaux départements ; certains voulaient des départements découpés en quartiers de l'axe autour de Paris, afin de tronçonner la ceinture rouge et d'éviter d'avoir un département distillé par les communistes, qui étaient la principale force en banlieue ; d'autres prônaient des départements en surcoûts autour de Paris, afin d'avoir des ensembles cohérents, quitte à en laisser un aux communistes. On prétend que c'est le général de Gaulle qui a tranché en faveur de cette deuxième thèse. D'où le découpage actuel des trois départements de proche banlieue qui ont été taillés afin de faire «la part du feu», en regroupant le plus grand nombre de voix communistes en Seine-Saint-Denis, entre Saint-Ouen et Montreuil.

... parisien. Les villes nouvelles ont connu des succès divers, mais, dans l'ensemble, elles ont répondu à ce que l'on attendait d'elles.

L'écart le plus spectaculaire entre le projet et la réalité concerne la population de la Région parisienne; mais en réalité l'erreur n'est pas imputable au SDAU; elle portait sur la perspective globale de population de la France pour laquelle on prévoyait 75 millions d'habitants en l'an 2000. Par contre, le SDAU estimait que la Région parisienne représenterait 25 % de la population urbaine de la France à la fin du siècle; ce qui est exactement la proportion actuelle.

En tant qu'exercice de planification spatiale, le SDAURP a été élaboré avec un grand sérieux; il a été mis en œuvre avec des moyens importants et une continuité remarquable. Le résultat est tout à fait probant.

Les raisons du succès

En réalité, ce succès ne résulte pas de la justesse de la prévision ou de la réalisation du projet. La grande idée gaullienne de faire de Paris la capitale des affaires de l'Europe ne s'est pas réalisée. L'idée était d'ailleurs caduque dès l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun qui a immédiatement suivi le retrait du général. Paris s'est développée, non pas comme capitale du business de l'Europe, mais comme lieu de concentration des fonctions haut-de-gamme de l'économie française. Les principales firmes françaises y ont regroupé non seulement les sièges, mais aussi les bureaux d'études, les centres de recherche, les laboratoires. Ce mouvement a été impulsé tout à la fois par la concentration des entreprises et par le développement du complexe militaro-industriel, lui-même lié à la force de frappe nucléaire.

La Défense n'est pas un lieu multinational mais le centre des multinationales françaises. La dynamique parisienne au cours des trente années du SDAU a été marquée avant tout par le regroupement dans le quart Sud-Ouest de l'agglomération des fonctions haut-de-gamme: gestion, conception et marketing. Cela a représenté une création massive d'emplois, très supérieure aux 500 000 postes supprimés au nom

de la «décentralisation industrielle». Le développement de la capitale a traduit fidèlement le mode de croissance du capitalisme français pendant cette période.

Les raisons de la continuité

Le fait le plus étonnant dans cette affaire est que l'État ait suivi la même politique pendant trente ans, que le pouvoir soit de droite ou de gauche. Ceci est paradoxal car cette politique parisienne était en rupture avec une tradition séculaire et que sa véritable motivation de départ a été très rapidement dépassée par les événements.

Mon hypothèse est que cette permanence résulte de l'accord et de la connivence entre les deux grands acteurs du développement territorial que sont, d'un côté, les promoteurs immobiliers et, de l'autre, les principaux responsables du ministère de l'Équipement. Le meilleur exemple est celui des villes nouvelles: elles intéressent les promoteurs (et au-delà d'eux, les banques) car elles offrent des opportunités foncières de grande taille impossibles à trouver ailleurs; elles intéressent le corps des Ponts comme terrain privilégié de carrière. La communauté d'intérêts de ces acteurs stratégiques permet de créer une situation irréversible qu'aucun pouvoir ne se permettrait de remettre en cause. Il est significatif qu'il n'y ait jamais eu d'évaluation des villes nouvelles; qui oserait appliquer un simple calcul coût-avantages à cette opération?

Conclusion

La question qui n'a pas été posée lors de la dernière révision du SDAU est précisément celle de savoir si cette politique urbaine n'a pas atteint ses limites. Le développement privilégié des emplois à l'ouest de l'agglomération - alors que la résidence populaire se développe plutôt à l'est - entraîne une escalade des besoins de transport entre les deux volets de l'agglomération. Après la saturation de la ligne A du RER (détentriche du record mondial du trafic urbain), on a prolongé la ligne 1 du métro jusqu'à La Défense, mais cela ne laisse qu'un court répit. Maintenant, on passe à Éole, à Météor; pour quel coût? pour quel résultat? et après?

Je considère que l'on est arrivé à un moment où il y aurait intérêt à reconsidérer en profondeur le mode de développement de l'agglomération parisienne. Nous sommes en train d'atteindre une limite; au-delà de cette limite, la croissance ne s'arrêtera pas, mais elle ne pourra pas se poursuivre comme avant; il y aura forcément des modifications importantes ■

Market (that had immediately followed the General's retreat). Paris developed, not as the business capital of Europe, but as the area where all the French economy's high class activities were concentrated. The leading French firms had brought together here, not only their headquarters, but also their technical advisors, centres of research, and laboratories. This movement had been given impetus, by both the concentration of businesses and by the development of the militaro-industrial complex, itself linked to the nuclear weapon potential.

La Défense is not a multinational area but the centre of French multinationals. The Parisian dynamic of the thirty years of the SDAU was to be noted, above all, for the regrouping in the South-West quarter of the agglomeration of high class activities: management, design, and marketing. This accounted for a mass creation of employment, considerably more than the 500,000 jobs lost in the name of "industrial decentralisation". The development of the capital faithfully shadowed French capitalism's own methods of expansion during the period.

Reasons for the Continuity

The most astonishing part of the whole affair is that the State managed to follow the same policy over thirty years, whether it was the Right or Left that was in power. This may appear to be a paradox, since this Parisian policy was at odds with the secular tradition and that its real, initial motivation was very quickly overtaken by events. My own hypothesis is that the permanence is a result of the agreement and complicity between the two principal figures in the development of the territory, who are, on the one hand, the property developers and on the other, the top ranking civil servants at the Ministère de l'Équipement. The clearest example of this are the New Towns: they interest the promoters (and beyond them, the banks) since they provide the possibility of property operations of a scale that is impossible to find elsewhere; they interest the whole body that is the Ponts et Chaussées because they can provide them with their own privileged career field. The community of vested interests and strategic players allow an irreversible situation to be created that no one power would dare to question. It is significant that there has never been an evaluation of the New Towns; whoever would dare to apply the simple cost versus advantage test to this operation?

Conclusion

The question that was never asked at the last revision of the SDAU was exactly whether or not this urban policy had reached its limits. The cherished development of employment to the West of the agglomeration - whilst common housing developed rather more to the East - brought with it an escalation in transport needs between the agglomeration's two facets. After the RER Line A's saturation (holder of the urban world traffic record), the metro Line 1 has been extended to La Défense, but this only leaves a brief respite. Now we can go down the Éole or the Météor route: but at what cost? and after that?

I really believe that the time has come when it would be interesting to undertake an in-depth reconsideration of the development process for the Parisian agglomeration. We are in the process of reaching a limit; beyond this limit, the expansion will not come to a halt, but it will certainly not be able to continue like before, there will necessarily be considerable modifications ■