ELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE
ROUPE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

DIRECTIVES D'AMÉNAGEMENT
POUR LE BASSIN PARISIEN

AOUT 1970

DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE
GROUPE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

DIRECTIVES D'AMÉNAGEMENT
POUR LE BASSIN PARISIEN

AOUT 1970

Avant-propos ____ 5

Directives d'aménagement pour le Bassin Parisien ____ 7

Annexes

I - Rappel des dates des décisions gouvernementales relatives à l'aménagement du Bassin Parisien ____ 14

II - Directives pour l'aménagement de la Basse-Seine ____ 15

III - Directives pour l'aménagement des vallées de l'Oise et de l'Aisne ____ 18

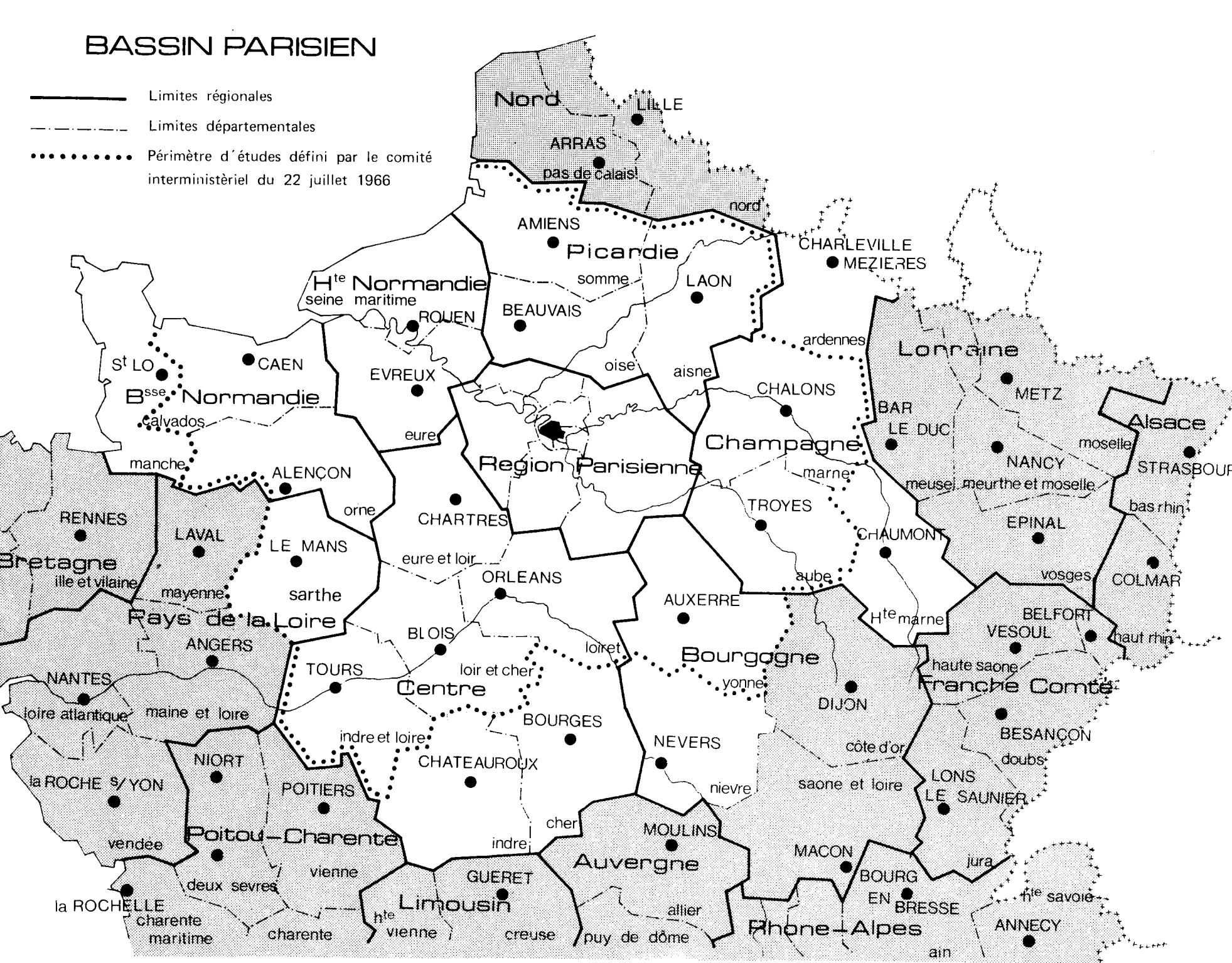
IV - Directives pour l'aménagement du nord de la région parisienne et du sud de la Picardie, dans la zone intéressée par l'aéroport de Roissy-en-France ____ 20

Quelle doit être la place, dans la politique nationale d'aménagement du territoire, de la couronne du bassin parisien, entre d'une part la capitale, dont la croissance mal maîtrisée est un sujet d'inquiétude, et d'autre part les régions de l'ouest, du sud-ouest et du centre, qui appellent un vigoureux effort d'industrialisation et de rééquilibrage économique, les régions de l'est et du nord qui connaissent une profonde mutation de leurs activités, les régions du sud-est enfin, axes naturels de développement et ouverture sur le midi méditerranéen ?

Telle était la question à laquelle se proposait de répondre le "Projet de Livre Blanc du Bassin Parisien" publié en 1969.

A la suite d'une large consultation régionale, qui a eu lieu au cours du deuxième semestre de 1969 et du premier trimestre de 1970, le Gouvernement a approuvé en Conseil des Ministres, le 5 août 1970, les grandes orientations de la politique d'aménagement du Bassin Parisien. Cette approbation constitue une directive nationale du territoire qui se traduira en particulier dans les programmes du VI^{e} Plan.

Des décisions ont déjà été prises pour différentes parties du Bassin Parisien : approbation du schéma de la Basse-Seine, du Livre Blanc de l'Oise et de l'Aisne, du rapport du groupe de travail "Paris-Nord". Les directives correspondantes s'inscrivent dans le cadre général de la politique du Bassin Parisien et sont reproduites en annexe.


BASSIN PARISIEN
Limites régionales
Limites départementales
Périmètre d'études défini par le comité interministériel du 22 juillet 1966
Nord
LILLE
ARRAS
pas de calais
nord
AMIENS
Picardie
somme
CHARLEVILLE
MEZIERES
Hte Normandie
seine maritime
ROUEN
BEAUVAIS
LAON
ardennes
Lorraine
St LO
CAEN
EVREUX
oise
aisne
CHALONS
METZ
Bsse Normandie
calvados
BAR LE DUC
Alsace
eure
Champagne
moselle
NANCY
STRASBOUR
manche
ALENÇON
Region Parisienne
marne
meuse
meurthe et moselle
RENNES
orne
CHARTRES
TROYES
bas rhin
EPINAL
LAVAL
LE MANS
CHAUMONT
Bretagne
ille et vilaine
eure et loir
ORLEANS
aube
vosges
COLMAR
mayenne
sarthe
AUXERRE
Hte marne
BELFORT
Pays de la Loire
BLOIS
VESOUL
ANGERS
loiret
Bourgogne
haut rhin
haute saone
NANTES
TOURS
loir et cher
Centre
yonne
Franche Comté
DIJON
loire atlantique
maine et loire
BESANÇON
BOURGES
côte d'or
indre et loire
NEVERS
doubs
NIORT
CHATEAUROUX
LONS LE SAUNIER
la ROCHE s/ YON
POITIERS
nievre
saone et loire
cher
MOULINS
Poitou-Charente
vendee
indre
Auvergne
MACON
jura
vienne
GUERET
BOURG EN BRESSE
hte savoie
deux sevres
la ROCHELLE
Limousin
allier
ANNECY
charente maritime
charente
hte vienne
creuse
puy de dôme
Rhone-Alpes
ain

DIRECTIVES D'AMENAGEMENT POUR LE BASSIN PARISIEN

Le Conseil des Ministres a approuvé le 5 août 1970 les conclusions du rapport sur la politique d'aménagement du Bassin Parisien présenté à la suite de la consultation régionale sur le projet de Livre Blanc, donnant à cette approbation le caractère d'une directive nationale d'aménagement du territoire.

Cette directive intéresse cinq régions de la couronne dans leur totalité (Basse et Haute-Normandie, Centre, Champagne-Ardenne, Picardie), la Bourgogne pour l'Yonne et la Nièvre, les Pays de la Loire pour la Sarthe, ainsi que la Région Parisienne.

I - Politique générale d'aménagement

Sont confirmés les principes énoncés dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien :

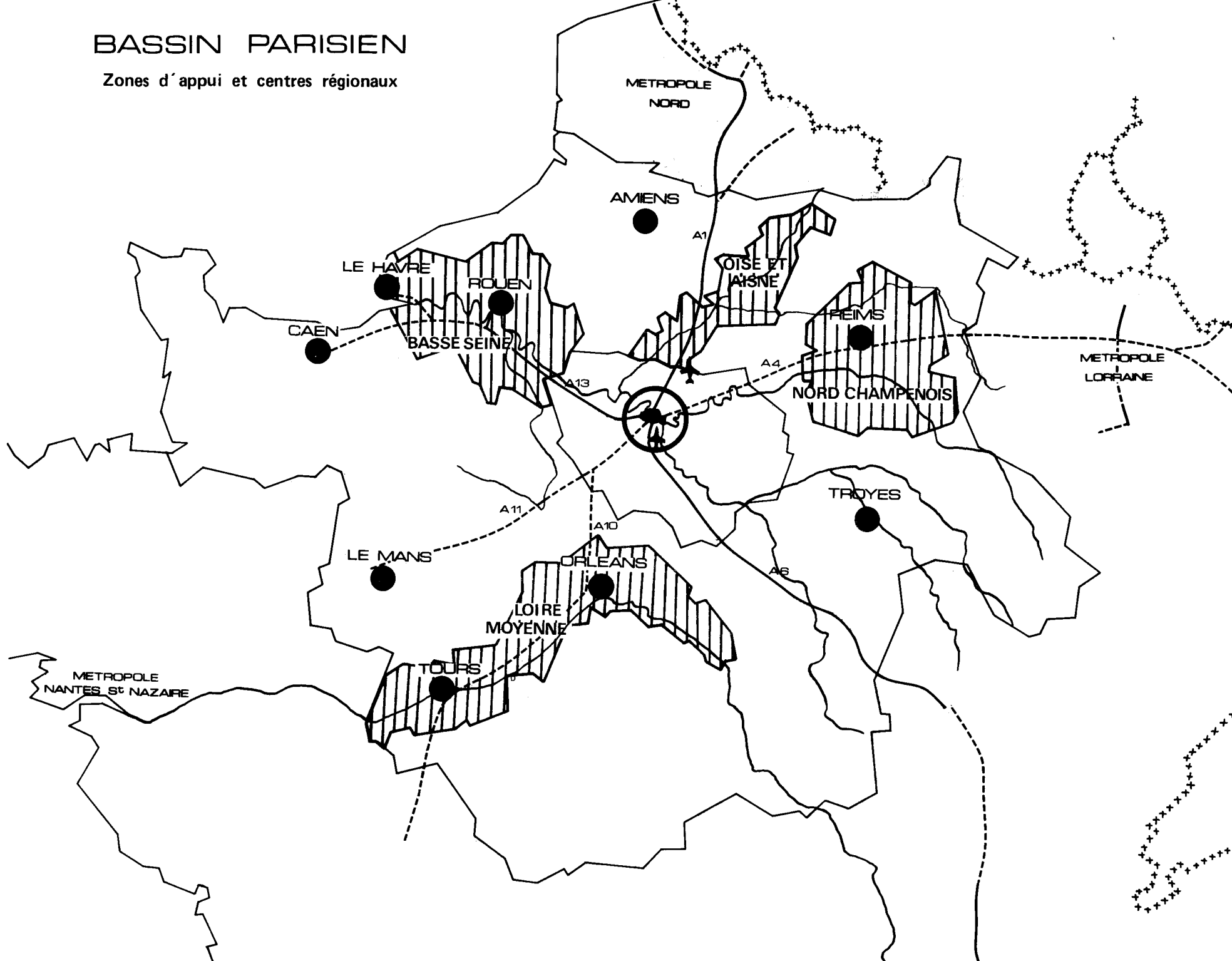
- "orienter vers les régions de la couronne les activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris et qui, autrement, alimenteraient de manière excessive la croissance parisienne" ;

- "organiser le développement de l'ensemble du Bassin Parisien de telle sorte que chacune de ses parties en tire le meilleur profit".

Ces principes tiennent compte de la politique d'aménagement de la Région Parisienne, qui, dans l'agglomération parisienne, tend à orienter les activités sur les pôles préférentiels prévus par le schéma directeur et notamment les villes nouvelles, et visent à organiser la croissance de la Région Parisienne dans celle du Bassin Parisien.

BASSIN PARISIEN

Zones d´appui et centres régionaux



En ce qui concerne l'organisation générale de l'espace les quatre "zones d'appui", la vallée de la Basse-Seine avec son prolongement en direction de Caen, la vallée de la Loire-Moyenne, les vallées de l'Oise et de l'Aisne et la zone d'appui Nord-Champenoise doivent bénéficier en priorité de la concentration des efforts, en raison de leur importance au regard des objectifs nationaux d'aménagement, de leur rôle déterminant dans le développement régional et en tant qu'outils principaux du desserrement parisien.

Les "centres régionaux" situés en dehors des quatre secteurs d'appui devront faire l'objet d'actions propres à accroître leur rayonnement local et leur attractivité pour les entreprises, tel est le cas d'Amiens, du Mans, de Troyes avec la vallée de la Haute-Seine.

D'autres zones de dimension moindre, mais de dynamisme économique et démographique important joueront un rôle analogue, mais leur développement relève essentiellement des stratégies régionales.

Dans les zones périphériques de la Région Parisienne à prédominance rurale, le contrôle de la croissance sera maintenu.

II - Actions particulières à entreprendre dans la perspective du VI^{e} Plan

1 - Politique des activités

L'effort mené en matière de desserrement des activités dans le Bassin Parisien sera poursuivi dans le secteur industriel et renforcé dans le secteur tertiaire, en tenant compte de la nécessité d'un meilleur équilibre entre ces deux secteurs, tant dans la Région Parisienne que dans les régions de la couronne du Bassin Parisien.

En ce qui concerne les infrastructures d'accueil pour les industries, les régions réserveront, dans le cadre des procédures décentralisées, les zones industrielles de moyenne et grande dimensions aux principales agglomérations, afin de mettre en application les priorités retenues dans la couronne du Bassin Parisien.

Les programmes de modernisation et d'équipement, les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme devront tenir compte des perspectives nouvelles du desserrement tertiaire ; la Délégation à l'Aménagement du Territoire recherchera, en liaison avec les ministères intéressés, les moyens propres à faciliter les opérations de construction de bureaux dans les villes les plus importantes.

2 - Politique du logement

Le principe d'un effort beaucoup plus important qu'au cours du V^{e} Plan en matière de logement, condition nécessaire de la croissance rapide souhaitée pour les villes de la couronne, est retenu pour le VI^{e} Plan. Il est demandé au Ministre de l'Equipement et du Logement en liaison avec le Commissaire Général du Plan de préciser les objectifs physiques correspondants.

3 - Politique des transports

a - il sera procédé à un examen d'ensemble des programmes d'investissements routiers pour le VI^{e} Plan sur les liaisons transversales du Bassin Parisien, en particulier au nord de Paris, par un groupe de travail ad hoc, dans le cadre du Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien ; ce groupe devra remettre ses conclusions à la fin de l'année 1970.

b - une étude de l'amélioration des horaires et des fréquences pour la desserte des villes de la couronne sera entreprise à la diligence du Ministre des Transports.

c - les études déjà entreprises dans le Bassin Parisien sur les liaisons par des moyens de transports terrestres à grande vitesse seront confrontées et complétées en vue d'établir un plan coordonné avec les autres schémas de transports, par un groupe ad hoc constitué dans le cadre du Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien.

4 - Politique universitaire

Il est demandé au Ministre de l'Education Nationale de pousser les études sur la carte universitaire du Bassin Parisien dans la double perspective du desserrement

des enseignements supérieurs parisiens sur les villes de la couronne et de la constitution progressive d'un réseau d'établissements spécialisés et complémentaires accueillant indifféremment les étudiants originaires de la région parisienne et les étudiants issus des régions périphériques. Il sera rendu compte au Comité Interministériel à la fin de la présente année des résultats de ces études.

5 - Politique agricole et aménagement du milieu rural

En matière de développement des zones rurales, il y aura lieu de résoudre en priorité les problèmes liés à l'orientation des productions et à l'évolution des structures en fonction des particularités des différentes zones du Bassin Parisien, et d'examiner dans quelle mesure certains secteurs à prédominance rurale peuvent jouer un rôle complémentaire de celui des points forts dans le développement économique des régions de la couronne.

Il est demandé en particulier au Ministre de l'Agriculture d'envisager, en liaison avec les autres ministres intéressés, la définition de quelques zones où seraient étudiées et mises en œuvre à titre expérimental des méthodes de développement et d'aménagement rural en secteur périurbain.

En même temps que les dispositions correspondantes, des mesures concernant l'aménagement de l'espace rural seront proposées par la commission spécialisée déjà créée dans le cadre du Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien, dont le rapport sera soumis à la fin de la présente année au Comité Interministériel par le Ministre de l'Agriculture et le Ministre délégué chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire.

6 - Politique de l'environnement

Dans le cadre de la politique nationale de l'environnement, toutes dispositions seront prises pour assurer le maintien, la protection et, lorsque ce sera possible, la reconstitution des milieux naturels dans le Bassin Parisien.

Une attention particulière sera portée aux forêts, aux zones humides et aux vallées. Il conviendra d'envisager la création de zones de protection biologique et de réserves

naturelles et le classement en sites protégés des zones présentant un intérêt historique esthétique et culturel.

III - Les structures de l'aménagement du Bassin Parisien

Le Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien sera élargi dans une perspective de concertation interrégionale ; les Préfets de région de la couronne en seront membres.

Sa mission sera en particulier de :

- préparer les décisions du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire qui s'exprimeront notamment par des directives concernant l'aménagement et les politiques d'équipements publics, en fonction des orientations définies pour le Bassin Parisien ;

- veiller à la traduction de ces décisions, notamment sous forme de directives régionales pour les documents de planification et d'urbanisme, établie dans les régions, et assurer la cohérence des actions et des études correspondantes au niveau des régions ;

- organiser les consultations et les saisines qui se révèleraient nécessaires.

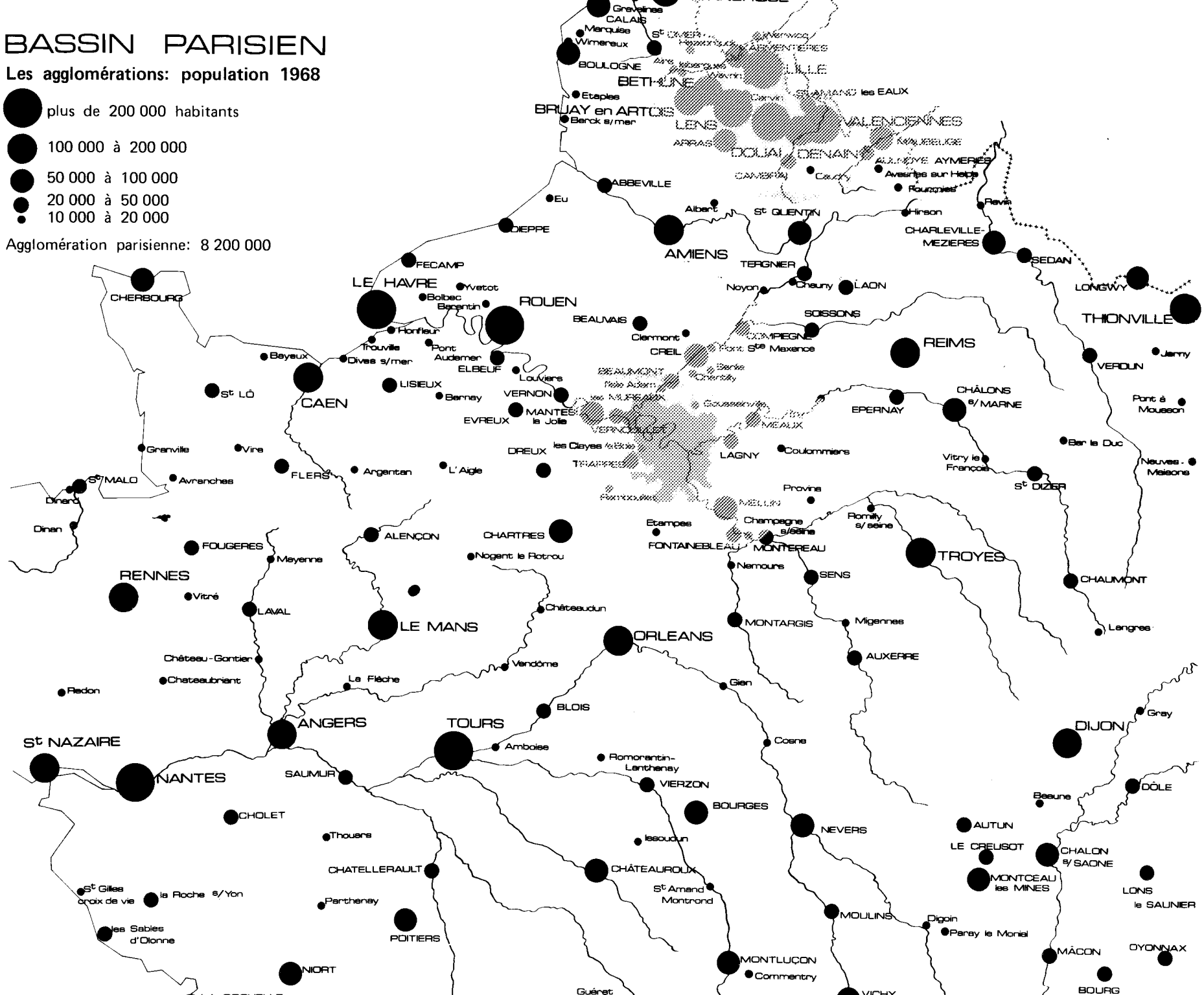
Un texte réglementaire précisera les dispositions correspondantes.

BASSIN PARISIEN

Les agglomérations: population 1968

- plus de 200 000 habitants
- 100 000 à 200 000
- 50 000 à 100 000
- 20 000 à 50 000
- 10 000 à 20 000

Agglomération parisienne: 8 200 000



A N N E X E I

RAPPEL DES DATES DES DECISIONS GOUVERNEMENTALES RELATIVES A L'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

22 juillet 1966	Décision du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire créant le Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien.
27 juillet 1967	Prise en considération par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du Livre Blanc de la Basse-Seine.
11 décembre 1969	Approbation par le Conseil des Ministres du Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine.
26 mai 1970	Prise en considération par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire - du Livre Blanc des vallées de l'Oise et de l'Aisne - du rapport du groupe de travail "Paris-Nord"
5 août 1970	Approbation par le Conseil des Ministres des directives d'aménagement pour le Bassin Parisien.

Le Livre Blanc et le schéma d'aménagement de la Loire-Moyenne, le Livre Blanc et le schéma d'aménagement de la Zone d'Appui Nord-Champenoise sont à l'étude.

ANNEXE II

DIRECTIVES POUR L'AMENAGEMENT DE LA BASSE-SEINE

(Conseil des Ministres du 11 décembre 1969)

1°) Approbation du schéma d'aménagement de la Basse-Seine

En référence aux avis et remarques exprimés au cours des différentes consultations, il est convenu d'approuver le projet de schéma d'aménagement de la Basse-Seine et de donner à cette approbation le caractère d'une directive nationale d'aménagement du territoire.

En conséquence, les autorités responsables de l'établissement des documents d'urbanisme et des plans d'équipement sont invitées à appliquer les dispositions du schéma, tant en ce qui concerne le parti d'organisation de l'espace que la mise en œuvre des principales opérations d'aménagement. Le Préfet de région devra formuler en tant que de besoin les directives particulières nécessaires à l'application du schéma, dans le cadre de ses attributions relatives à la planification.

Les administrations compétentes devront définir rapidement les modalités pratiques de mise en œuvre du schéma concernant le maintien des coupures vertes.

2°) Mise en œuvre du schéma

Sont rappelés les objectifs généraux de la politique d'aménagement de l'aire urbaine de la Basse-Seine, zone d'appui pour le développement du Bassin Parisien.

- favoriser la promotion d'un complexe industriel et portuaire tant maritime que fluvial, de dimension internationale,

- organiser une structure d'accueil attractive pour les activités desserrées de la Région Parisienne et celles qui recherchent la proximité de la capitale.

La stratégie adoptée pour la mise en œuvre de ces objectifs est définie comme suit :

- dans un premier temps, renforcer l'armature urbaine existante, d'une part au niveau de Rouen avec l'extension de son centre sur la rive gauche, d'autre part au niveau de l'agglomération du Havre ; développer l'axe Rouen - Le Vaudreuil - Evreux et engager la mise en valeur de sites industriels le long de la voie d'eau, notamment dans la plaine du Havre,

- dans un second temps, accélérer l'urbanisation de la rive gauche en aval de Rouen, en relation avec le développement des activités industrielles dans l'estuaire et en liaison avec l'aménagement de la Basse-Normandie.

Les études du schéma d'aménagement de la Basse-Seine devront, en conséquence, être dès aujourd'hui prolongées en direction de Caen, afin que les projets d'aménagement et les plans d'équipement des deux régions de Haute et Basse-Normandie soient établis en étroite concertation ; par ailleurs, les études devront être étendues en Haute-Normandie, dans certaines zones des plateaux sur les deux rives de la Seine, en prenant en compte l'aménagement des zones rurales concernées.

Enfin, sous réserve du calendrier de réalisation, à déterminer ultérieurement dans le cadre des plans quinquennaux, le Comité retient les premières priorités suivantes :

- en ce qui concerne les infrastructures de transports, outre le développement du complexe portuaire ouvert et aménagé au fur et à mesure des besoins pour l'accueil de plus grandes unités maritimes :

  réalisation du tronçon Rouen-Caen de l'autoroute A 13, du tronçon Tancarville-Le Havre de l'autoroute A 15 et de la liaison rapide de Rouen avec Le Havre par le pont de Tancarville.

. aménagement de l'axe routier Rouen-Evreux,

. équipement d'aéroports d'agglomération pour Rouen et Le Havre.

- en ce qui concerne le développement urbain :

. à Rouen, aménagement et extension du centre sur la rive gauche, développement d'urbanisations satellites en particulier sur le cite du Vaudreuil ; mobilisation d'importantes surfaces à usage industriel dans la perspective du desserrement parisien, étude et, le cas échéant, expérimentation dans le domaine des transports en commun de l'agglomération.

au Havre, renforcement du centre, notamment par une rénovation dynamique de certains secteurs, extension de l'agglomération vers le Nord et création d'équipements universitaires.

A N N E X E I I I

DIRECTIVES POUR L'AMENAGEMENT DES VALLEES DE L'OISE ET DE L'AISNE

(Comité Interministériel du 26 mai 1970)

1°) Approbation des orientations générales du Livre Blanc de l'OREAV

En se référant aux avis et remarques exprimés au cours des différentes consultations, le Comité Interministériel approuve les orientations proposées pour l'aménagement des vallées de l'Oise et de l'Aisne, zone d'appui du Bassin Parisien.

Il est précisé que la politique d'aménagement de la zone d'appui vise à :

- établir les premiers éléments d'un axe économique entre Paris et le nord de la France ;

- renforcer l'armature urbaine de la Picardie, en se servant du moteur parisien dans la perspective de large desserrement des activités dans le Bassin Parisien définie par le Gouvernement.

Le Comité invite le Préfet de la région de Picardie à préciser les moyens de cette politique en vue de la préparation du VI^{e} Plan, et à formuler les directives régionales nécessaires à l'établissement des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme.

Pour la partie de la zone d'appui proche de la région parisienne, qui appelle un schéma d'organisation d'ensemble, ces travaux devront être menés en coordination étroite avec le Préfet de la Région Parisienne et tenir compte des décisions prises sur le rapport du groupe de travail Paris-Nord.

2°) Mise en œuvre des options d'aménagement :

a) La stratégie adoptée est définie comme suit :

- de façon générale, s'efforcer de reporter vers le nord la croissance en s'appuyant sur les principaux pôles urbains, Compiègne associée à Soissons d'une part et Saint-Quentin d'autre part, qu'on cherchera à renforcer ;

- concentrer les efforts en matière d'orientation des activités industrielles, de création de zones industrielles et de programmes de logement sur les villes les plus importantes de la zone d'appui ;

- organiser l'aménagement de l'aval de la vallée de l'Oise depuis Compiègne ainsi que de la vallée de l'Aisne en utilisant les atouts actuels (potentiel urbain existant, autoroute du Nord) et les effets de la création de l'aéroport de Roissy-en-France, en favorisant la croissance au niveau de Compiègne et en la contrôlant en bordure de la région parisienne ; mettre en place au nord, en s'appuyant sur Saint-Quentin, les conditions du développement économique.

b) Cette stratégie prend en compte le projet du Ministre de l'Education Nationale de créer à Compiègne une université expérimentale des sciences et des techniques visant à faciliter le desserrement des universités parisiennes.

En matière d'infrastructure de transport, un intérêt particulier est à porter à l'axe routier desservant la vallée de l'Oise pour l'aménagement duquel une première priorité concerne la pénétration dans Compiègne et sa traversée.

Il est demandé par ailleurs au Ministre de l'Equipement et du Logement d'étudier le tracé de l'autoroute Calais-Reims en tenant compte du rôle de Saint-Quentin et de sa région, et d'examiner les moyens propres à améliorer les liaisons fluviales vers le nord et l'est de la France.

ANNEXE IV

DIRECTIVES POUR L'AMENAGEMENT DU NORD DE LA REGION PARISIENNE ET DU SUD DE LA PICARDIE, DANS LA ZONE INTERESSEE PAR L'AEROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE

(Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 26 mai 1970)

1°) Politique générale d'aménagement

Dans le cadre général de l'aménagement du territoire et sans préjudice de la politique de décentralisation, la politique à mettre en œuvre, compte tenu des objectifs d'aménagement (desserrement du nord de la région parisienne, rééquilibrage à l'est de l'agglomération parisienne, développement du sud de la Picardie), ainsi que des contraintes de desserte entre Roissy et Paris, est définie comme suit :

a) en ce qui concerne les activités, il y aura lieu de ne favoriser l'implantation sur l'aéroport que des emplois directement liés au fonctionnement de la plate-forme aérienne et à sa fonction portuaire (environ 70.000 emplois en 1985) et de chercher à orienter vers les deux axes préférentiels de développement de la vallée de la Marne d'une part, de la vallée de l'Oise entre Creil et Compiègne, ainsi que vers les autres pôles de développement de la région parisienne (vallée de Montmorency) et du sud de la Picardie (sud de l'Aisne), d'autre part les activités qui recherchent une localisation proche de l'aéroport de Roissy au nord et à l'est de l'agglomération parisienne.

On veillera dans la pratique à ce que cette orientation n'ait pas d'effet dissuasif sur l'implantation en France d'établissements pour lesquels la proximité immédiate d'un aéroport international constituerait le facteur primordial de localisation.

b) les logements pour les employés de Roissy (environ 65.000 d'ici 1985) seront localisés autant que possible selon des directions autres que celle de Paris, et à proximité de nouvelles zones d'activités à créer sur les axes de développement préférentiels, en y maintenant la cohérence entre le développement des activités et celui des logements.

c) simultanément et de manière cohérente avec les orientations mentionnées au a) et au b) ci-dessus, devra être étudiée, dans le cadre de l'élaboration du VI^{e} Plan, une politique d'infrastructure de liaison entre ces pôles de développement et Roissy, ainsi qu'entre Roissy et Paris, en particulier grâce à un programme de voies de rocades en région parisienne.

De façon générale, il y aura lieu de mettre en œuvre un ensemble d'actions cohérentes en matière d'équipements dans les zones préférentielles de développement intéressées, afin de les rendre aussi attractives que possible.

d) toutes dispositions seront prises pour la sauvegarde des massifs forestiers situés dans la région de Roissy.

2°) Mesures particulières dans la perspective du VI^{e} Plan

Pour les activités, il y aura lieu de mener une politique d'accueil dans les zones préférentielles de développement retenues, en favorisant la création des infrastructures nécessaires et notamment la mise sur le marché de zones industrielles dans les vallées de l'Oise et de l'Aisne et dans la vallée de la Marne, une politique sélective de création d'emplois sur l'aéroport et une politique restrictive à proximité, surtout entre Roissy et Le Bourget, de manière à éviter l'implantation d'établissements pour lesquels une localisation dans le voisinage immédiat de l'aéroport n'est pas indispensable ; à cette fin, l'offre de terrains le long de l'autoroute A 1 devra être limitée.

Parallèlement à l'effort d'anticipation entrepris en matière d'activités, un effort concomitant sera entrepris en matière de logements au cours du VI^{e} plan dans le sud de la Picardie. Dans un premier temps, et en tout cas jusqu'à ce que l'aéroport

de Roissy constitue un centre d'emplois important, il ne serait admis qu'un développement limité de la construction dans les zones proches de l'aéroport au nord et au nord-est.

Par ailleurs, le Ministre de l'Equipement et du Logement est invité à mettre au point rapidement, et de façon concertée entre les deux régions, les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme nécessaires, ainsi que les schémas d'infrastructures primaires (voies rapides, approvisionnement en eau).

L'étude technique et économique du prolongement vers le nord (en direction de Compiègne) et éventuellement vers le nord-est du projet de liaison ferroviaire Paris-Roissy devra être poursuivie par le Ministre des Transports en liaison étroite avec le Ministre de l'Equipement et du Logement, la Délégation à l'Aménagement du Territoire, ainsi qu'avec les services régionaux intéressés.

COMPOSITION ET IMPRESSION RAMBAULT ET GUIOT - PARIS
4e Trimestre 1970 - Dépôt légal N° 708

DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE
GROUPE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

PROJET DE LIVRE BLANC DU BASSIN PARISIEN

RESULTATS DE LA CONSULTATION REGIONALE

MAI 1970

DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE
GROUPE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

PROJET DE LIVRE BLANC DU BASSIN PARISIEN

RESULTATS DE LA CONSULTATION REGIONALE

Avis et Rapports

MAI 1970

Le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, pris en considération par le Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien le 6 mars 1969, a fait l'objet jusqu'au premier trimestre 1970 d'une large consultation dans les régions qu'il concerne.

Dans la couronne du Bassin Parisien,

- Les Commissions de Développement Economique Régional,
- Les Conseils Généraux,
- Les Comités d'expansion économique régionaux et départementaux,
- Les Chambres de commerce et d'industrie régionales, ainsi que celles des centres régionaux,
- Les Chambres d'agriculture,

dans la Région Parisienne,

- Le Conseil Consultatif Economique et Social,
- Le Conseil d'Administration du District,
- La Chambre de commerce de Paris,

ont notamment été consultés.

Les avis et rapports présentés sont rassemblés dans le présent volume qui contient en outre la liste d'autres organismes et personnalités ayant fait connaître leurs observations.

SOMMAIRE

Avis et Rapports formulés par les :

I — Commissions de Développement Economique Régional
Comité Consultatif Economique et Social de la Région Parisienne
Conseil d'Administration du District de la Région Parisienne 7

II — Conseils Généraux 75

III — Comités d'Expansion Economique 115

IV — Chambres de Commerce et d'Industrie 159

V — Chambres d'Agriculture 251

VI — Organismes divers et Personnalités 267

VII — Table des matières 271

I

Commissions de Développement Economique Régional

Comité Consultatif Economique et Social de la Région Parisienne

Conseil d'Administration du District de la Région Parisienne

COMMISSIONS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

CHAMPAGNE-ARDENNE

AVIS DE LA CODER (13.10.1969)

1 - OBSERVATIONS GENERALES

Dernier en date des documents qui ont marqué la progression récente de la politique nationale d'aménagement du territoire, le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien est, de toute évidence, celui qui se rapporte le plus étroitement au problème posé par le développement excessif de la Région Parisienne.

Les intentions de ses auteurs sont en effet très claires : il s'agit, déclare dans sa lettre d'introduction le Ministre délégué chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire, de "situer dans son vrai contexte, la croissance encore mal maîtrisée de la Région Parisienne".

Une telle politique, dont le but essentiel est de mettre les régions périphériques de Paris en mesure d'accueillir une large part des flux de migration qui se dirigent actuellement vers la capitale (60.000 personnes par an entre 1961 et 1968), nécessite bien entendu des études approfondies sur la situation de ces Régions, leur évolution récente, leurs faiblesses et leurs atouts.

La qualité du projet de Livre Blanc qui nous est soumis constitue le témoignage du sérieux et de la diligence, eu égard aux moyens modestes attribués au Groupe Interministériel compétent, qui ont présidé à ces travaux exploratoires entrepris depuis 1965.

On est en droit par conséquent de regretter que, par suite principalement des limites géographiques imparties à l'étude et des incertitudes qui demeurent quant au contenu et à l'échéancier des principaux programmes nationaux d'équipement du territoire, il n'ait pas été possible aux auteurs du projet de prolonger leur excellente analyse par la définition précise des objectifs et des moyens d'une politique concrète d'aménagement du Bassin Parisien.

a – LES LIMITES GEOGRAPHIQUES DE L'ETUDE NE PERMETTENT PAS DE PRENDRE EN COMPTE TOUTES LES VIRTUALITES DE DEVELOPPEMENT DU BASSIN PARISIEN

En dépit des demandes unanimes présentées sans relâche par les organismes représentatifs de notre Région, l'occasion offerte par la publication du Livre Blanc n'a pas été saisie pour mettre en cause les limites de la zone d'étude du Bassin Parisien.

Nous ne reviendrons pas sur les arguments nombreux qui ont été déjà invoqués en faveur d'une intégration complète de Champagne-Ardenne dans la zone du Bassin Parisien.

Nous n'insisterons pas non plus sur la contradiction évidente qu'il y a, de la part des auteurs du projet, à proposer une concertation entre les Régions du Bassin Parisien, alors que la configuration géographique donnée à celui-ci conduit à démembrer organiquement plusieurs d'entre elles.

Nous voudrions surtout attirer l'attention sur le fait que les limites adoptées pour la zone sont incompatibles avec la "stratégie d'aménagement" définie dans le Livre Blanc et risquent d'en affaiblir considérablement la portée. Ayant à l'origine considéré le Bassin Parisien comme une aire indifférenciée soumise dans tous les domaines à l'attraction parisienne, le Groupe Interministériel opte, en définitive et ainsi que nous l'avons toujours souhaité, en faveur d'une conception "pluraliste" du Bassin Parisien. Celui-ci est en effet, dans le projet de Livre Blanc, défini comme un groupe de Régions dont chacune possède sa personnalité et ses possibilités propres et dont chacune doit mettre en œuvre une politique de développement correspondant à ses vocations particulières, dans le cadre notamment de l'Europe du Nord-Ouest.

On saisit mal comment Champagne-Ardenne serait en mesure, conformément à ces directives, de définir et appliquer une politique régionale d'ensemble si était maintenu son partage en deux ou plusieurs aires d'aménagement : il ne pourrait en effet être tenu compte ni de l'ouverture européenne que doivent lui assurer les Ardennes grâce aux liaisons à prévoir entre ce Département et les réseaux de communication de Belgique et de Rhénanie, ni du débouché vers l'axe rhodanien que détient la Haute-Marne.

Il est par conséquent indispensable qu'intervienne au plus tôt une révision des limites du Bassin Parisien mettant en harmonie les dimensions de cette zone et la conception, réaliste et féconde, que l'on se fait à présent de son organisation et de sa dynamique de développement. A ce sujet, on relèvera avec intérêt la position du Commissariat Général du Plan et de l'I.N.S.E.E. en faveur d'une délimitation élargie puisque la Zone d'Etude et d'Aménagement du Territoire Bassin Parisien définie par ces deux organismes pour le VIe Plan comprend notre Région dans son intégralité.

b — LES INCERTITUDES NE SONT PAS LEVEES EN CE QUI CONCERNE LES GRANDS INVESTISSEMENTS COMMANDANT L'AVENIR DU BASSIN PARISIEN

Les auteurs du projet de Livre Blanc ont pris garde de souligner que ce document ne constitue pas encore un "schéma directeur" du Bassin Parisien malgré l'urgence présentée par l'établissement d'un tel document face à l'avance prise par la Région Parisienne, et aux problèmes pratiques qui se posent dès à présent aux responsables du développement des Régions intéressées.

Le Livre Blanc doit en effet constituer un "exposé de principes pour une politique d'aménagement" et ne prétend pas se situer au plan des recommandations ou des directives de caractère opérationnel.

On aurait pu souhaiter toutefois que l'occasion soit saisie pour solliciter des Pouvoirs Publics des décisions explicites et rapides sur un certain nombre de questions fondamentales pour l'avenir du Bassin Parisien, décisions qui devront être prises dans le cadre d'un schéma général d'aménagement de la France. On citera en particulier : la nature, l'implantation et l'échéancier des grandes infrastructures de communication intéressant le Bassin Parisien ; l'importance en quantité et en qualité des activités industrielles et tertiairesde la capitale à desserrer dans le Bassin Parisien et les moyens directifs à mettre en œuvre par les instances nationales pour ce faire ; le volume et la localisation des équipements d'enseignement supérieur et de recherche scientifique à installer dans les villes

de la couronne, le montant des enveloppes financières à dégager pour l'équipement du Bassin Parisien grâce à un prélèvement sur celles affectées à la Région Parisienne et ses villes nouvelles...

Nous reviendrons sur ces différents points au cours de l'examen du projet. Il importait de souligner dès le départ qu'il sera difficile d'accorder pleine valeur à la politique du Bassin Parisien, tant que des réponses précises et concrètes n'auront pu être apportées à ces questions.

2 - OBSERVATIONS SUR LA PREMIERE PARTIE : PRINCIPES DIRECTEURS DE L'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

La première partie du projet de Livre Blanc s'ouvre par une analyse fort pertinente des faiblesses et des atouts des Régions du Bassin Parisien. Il aurait été cependant préférable de ne pas ranger au nombre des éléments favorables la "progression" démographique récente des Régions considérées : leur solde migratoire, bien loin d'être devenu "largement positif" comme il est dit, est resté négatif ou très faiblement positif (sauf pour le Centre) entre 1962 et 1968 et sans commune mesure avec celui de la Région Parisienne.

Les Régions du Bassin Parisien continuent d'enregistrer une progression démographique médiocre incompatible avec leur mission d'interception des courants migratoires orientés vers la capitale : de 1962 à 1968 Champagne-Ardenne par exemple, a accueilli 7.000 migrants dans deux de ses départements, alors que la Région Parisienne a vu affluer 350.000 personnes.

Nous avons déjà pris acte avec satisfaction du principe fondamental affirmé par le Groupe Interministériel suivant lequel le Bassin Parisien constitue un groupe de Régions, la politique d'aménagement à y mettre en œuvre devant résulter de la coordination des "stratégies" définies et appliquées par chacune des Régions composantes en fonction de sa situation notamment dans le cadre européen. C'est pourquoi nous éprouvons quelque déception à constater que l'examen des problèmes posés par l'aménagement du Bassin Parisien à l'échelle de l'Europe a été reporté à plus tard comme "exercice de simulation" jugé "sans grande portée réelle". En fait, des opérations telles que la liaison Seine-Est et la liaison Mer du Nord-Méditerranée avec sa branche meusienne, constituent des facteurs déterminants de l'avenir de l'est du Bassin Parisien et particulièrement de notre Région. Il importe que les travaux du Groupe Interministériel sur ces questions soient poussés activement afin que puissent être réunis pour le VIe Plan les éléments nécessaires à la prise de décision par les Pouvoirs Publics.

De cette insuffisante prise en considération des chances tirées de leur position européenne par certaines Régions du Bassin Parisien dont Champagne-Ardenne, résulte sans doute l'appréciation trop restrictive à notre gré, portée sur la part que le Bassin Parisien peut prendre dans le freinage de la croissance parisienne : "la couronne du Bassin Parisien ne peut être considérée", lit-on dans le projet, "comme un ensemble susceptible de contrebalancer le développement de la capitale". Il eut été souhaitable que cette affirmation soit complétée par la suivante : "... à moins que n'y soit entrepris l'effort d'infrastructure nécessaire pour mettre en valeur les possibilités de cet ensemble de Régions et porter leur équipement à un niveau comparable à celui des zones voisines des autres pays du Marché Commun". Telle est bien en effet la condition déterminante de l'avenir de Champagne-Ardenne. La première partie du projet s'achève par des observations concernant les moyens financiers et les moyens institutionnels susceptibles d'être mis en œuvre pour l'aménagement du Bassin Parisien. En ce qui concerne les moyens financiers, les termes utilisés ne laissent aucun doute sur le fait que, à l'exception des zones d'appui de la Basse-Seine et de la Loire Moyenne, aucun traitement particulier ne sera normalement réservé aux Régions du Bassin Parisien. Il semble donc bien que les conséquences financières logiques d'une politique qui vise à substituer la croissance des villes du Bassin Parisien à celle de la Région Parisienne ne soient pas tirées : un tel déplacement de croissance ne peut pourtant être obtenu sans un transfert correspondant de moyens financiers de la

Région Parisienne vers le Bassin Parisien. S'il est légitime comme l'indique le projet de Livre Blanc, que l'Etat respecte les engagements qu'il a pris envers d'autres Régions de province pour des opérations d'intérêt national, il est par contre indispensable qu'il se "désengage" financièrement vis-à-vis de la Région Parisienne dont la croissance quantitative accélérée est contraire à l'intérêt bien compris du pays.

Nous ne pouvons naturellement qu'adhérer aux propositions faites en vue de la création entre les Régions du Bassin Parisien d'une "instance permanente d'information réciproque, de dialogue et de concertation" dont les commissions du Bassin Parisien du C.N.E.R. et le groupe des Chambres de Commerce et d'Industrie des villes de la Couronne constituent les prémices. Les conditions d'une telle création doivent être toutefois nettement précisées : il importe que cette instance réunisse les Régions intéressées prises chacune dans sa totalité et en tant que collectivité territoriale après une réforme régionale adéquate, et place la Région parisienne sur un pied d'égalité avec ses partenaires. Il convient d'exclure notamment des formules de collaboration limitée aux services de l'Etat ou faisant une place dominante à la Région Parisienne et à ses services.

Au terme de cet examen de la première partie du projet de Livre Blanc, on ne peut échapper à l'impression que l'Etat n'étant invité ni à décider des grandes infrastructures commandant l'avenir du Bassin Parisien, ni à dégager, grâce à une péréquation de ressources avec la Région Parisienne les moyens financiers correspondant aux objectifs fixés, la politique du Bassin Parisien est vouée à demeurer au plan d'une simple coordination des efforts propres des Régions intéressées. Il importe que toute ambiguïté soit levée : l'Etat entend-il s'engager dans un effort drastique de développement du Bassin Parisien, ou bien souhaite-t-il se borner à une politique de simple accompagnement de la croissance spontanée des Régions qui la composent ? Il faut qu'une réponse soit apportée à cette question dans le cadre d'une authentique politique d'aménagement du territoire national. Cette politique qui reste à définir, devrait prendre en considération la nécessité pour la Nation de développer ses infrastructures de liaison dans la partie Est du territoire en direction de l'Europe industrielle.

3 - OBSERVATIONS SUR LA DEUXIEME PARTIE

31 — LA POPULATION ET LES EMPLOIS

Le projet de Livre Blanc retient pour 1985 une perspective de 8.800.000 habitants dans la couronne du Bassin Parisien et de 11.600.000 dans la Région Parisienne. Pour l'horizon de l'an 2000 les perspectives adoptées sont de 11.000.000 habitants dans la couronne et de 14.000.000 habitants dans la Région Parisienne.

Ces perspectives impliquent une croissance substantielle de la population de la couronne d'ici 1985 : l'augmentation serait de 40 % par rapport à 1962. Appliqué à l'ensemble de Champagne-Ardenne, ce taux conduirait à une population de 1.700.000 habitants dans la Région en 1985 (contre 1.800.000 prévus par la Tranche Régionale du Ve Plan pour les quatre départements de la Région).

On ne peut manquer par contre de relever avec une certaine inquiétude que le niveau de population envisagé pour la Région Parisienne en l'an 2000 reprend celui proféré à titre de supposition redoutable par les responsables de cette Région. Cette perspective est fondée sur l'hypothèse que les taux de croissance respectifs de la Région Parisienne et de la Couronne resteront, entre 1985 et 2000, identiques à ceux escomptés pour la période 1962-1985. Une pareille hypothèse conduit à s'interroger sur l'efficacité réelle attendue de la politique du Bassin Parisien, et de celle des métropoles d'équilibre, qui visent précisément à infléchir le taux de croissance de la Région Parisienne au profit de celui des autres parties du territoire. Certes, la croissance démographique de la

Région Parisienne doit-elle être alimentée à partir de 1985 par un excédent naturel en constante amplification ; mais l'objectif à atteindre n'est pas seulement d'annuler le solde migratoire de cette Région, il est aussi de reporter sur les régions périphériques une part des accroissements naturels qui, au même titre que les apports de population provinciale, conduisent au développement démesuré de la capitale.

La projection géographique des perspectives de population ainsi tracées ne laisse pas non plus de susciter quelques réserves : le projet de Livre Blanc envisage de 1968 à 1985 un accroissement de 700.000 habitants de la partie Nord-Est du Bassin Parisien, dont 200.000 environ pour la zone d'appui Nord-Champenoise et 250.000 pour le secteur Oise-Aisne. Les deux secteurs d'appui déjà créés dans le Nord-Est recueilleraient donc à eux seuls 450.000 habitants supplémentaires. Si l'on considère que la croissance démographique naturelle fournira environ 400.000 personnes supplémentaires au Nord-Est, dont 160.000 aux deux secteurs d'appui, on constatera que ces derniers paraissent appelés à absorber la totalité de l'apport migratoire prévu soit 300.000 personnes. Ces perspectives reviennent donc, dans leur excessif schématisme à négliger les possibilités d'accueil de la zone troyenne et de certaines villes petites et moyennes de la Région.

Enfin, on notera que les perspectives ayant trait, au niveau de la Couronne, à la répartition de la population entre le secteur urbain et le secteur rural conduisent à affecter au premier des deux secteurs la totalité de l'accroissement de population prévu d'ici 1985 (+ 1.900.000 habitants). Elles supposent par conséquent que les zones rurales du Bassin Parisien exporteront vers les villes l'intégralité de leurs excédents démographiques naturels. Si cette hypothèse est sans doute admissible pour les plus défavorisées d'entre elles, il est contestable qu'elle puisse être retenue pour toutes les zones rurales de Champagne-Ardenne.

32 – LES ACTIVITES ECONOMIQUES

La perspective globale d'une diminution de 50 % d'ici 1985 des effectifs occupés par l'agriculture du Bassin Parisien mériterait d'être nuancée et affinée par Région. Les études auxquelles le Service Régional de l'Agriculture a procédées dans le cadre de la préparation du rapport d'orientations du VIe Plan montrent en effet que si l'on tient compte d'une intensification et d'une modification des systèmes culturaux, ainsi que d'une réduction de la durée du travail, les besoins de la main-d'œuvre agricole de Champagne-Ardenne pourraient atteindre en 1985 un niveau impliquant un taux de diminution sensiblement inférieur à 50 %.

En ce qui concerne les perspectives de l'industrie, on prendra acte avec satisfaction de la volonté déclarée d'éviter que les villes nouvelles de la Région Parisienne ne constituent de "grands pôles d'emploi". On regrettera par contre les réserves exprimées concernant le rôle estimé non vital et aléatoire du desserrement industriel de la Région Parisienne dans le Bassin Parisien : l'industrie des Régions de la Couronne est encore trop dépendante de la capitale pour offrir par elle-même des virtualités suffisantes de développement et seul un effort volontaire de desserrement, animé par les Pouvoirs Publics avec des moyens énergiques, peut permettre la création de la masse d'emplois industriels correspondant aux perspectives démographiques retenues.

Il est également difficile de se rallier à la condamnation totale prononcée à l'encontre de toute dissémination des industries dans les villes moyennes et petites voire certains points d'appui des zones rurales. Si les industries de haute technicité, peu nombreuses d'ailleurs à s'implanter dans le Bassin Parisien, ne peuvent se localiser que dans les grands centres urbains offrant l'environnement nécessaire, les unités de fabrication banales qui constituent malheureusement l'apport essentiel de la Région Parisienne au développement industriel du Bassin Parisien peuvent fort bien, comme l'expérience le prouve, trouver un milieu favorable dans les échelons intermédiaires du réseau urbain. C'est pourquoi il importe de préserver la liberté d'établissement des entreprises en fonction de leur appréciation des avantages présentés par l'implantation dans les diverses localités susceptibles de les accueillir.

Les perspectives d'accroissement relativement faibles envisagées pour le secteur tertiaire (+ 57 % d'ici 1985 contre + 89 % pour l'industrie), l'invocation d'une "rente de situation" relevant, pour le secteur considéré, plus de l'analyse théorique que la constatation objective des faits, la renonciation à desserrer dans le Bassin Parisien des activités tertiaires supérieures exerçant les "fonctions de décision et d'innovation", ne répondent enfin ni aux besoins en services de la population régionale ni à la promesse faite depuis plusieurs années aux régions du Bassin Parisien de mettre en œuvre à leur profit une active politique de desserrement des activités tertiaires de la capitale.

D'une manière générale, les perspectives économiques tracées nous paraissent faire excessivement appel à l'effort propre des Régions intéressées. Si l'on tient compte de la structure économique que leur a imposé la proximité de la Région Parisienne et du rythme passé de leur développement, on voit mal comment les emplois correspondant aux niveaux démographiques envisagés pour 1985 et 2000 pourront être créés sans un apport substantiel de la Région Parisienne. Les centres de décision en matière d'investissement se situant pour le moment dans cette Région, c'est à partir d'elle que doivent être suscitées les impulsions nécessaires à la croissance économique du Bassin Parisien, en attendant que celui-ci puisse trouver un dynamisme propre grâce au développement de centres de décision locaux et d'investissements en provenance des régions voisines du Marché Commun.

33 – L'ORGANISATION URBAINE

Les perspectives quantitatives de développement tracées aux villes du Bassin Parisien appellent, nous l'avons vu, de sérieuses corrections : la création de zones d'appui à côté desquelles il conviendra de mentionner la zone d'aménagement et de développement privilégiée de la Champagne méridionale en cours de constitution, ne doit pas en effet conduire à sous-estimer les possibilités d'accueil offertes par certaines agglomérations moyennes et petites. C'est l'ensemble du réseau urbain du Bassin Parisien particulièrement riche de virtualité à ses échelons intermédiaires, qui doit concourir au freinage de la croissance parisienne, et il est regrettable que, malgré certaines affirmations de principe, le projet laisse subsister une ambiguïté sur ce point.

On doit par contre apporter une pleine adhésion aux impératifs mis en lumière par le projet de Livre Blanc en ce qui concerne l'amélioration de la qualité du milieu urbain. Cette amélioration devrait être obtenue notamment par une profonde restructuration des centres d'agglomérations (1) et une urbanisation dispersée sous forme d'unités résidentielles. L'une des clefs de l'avenir du Bassin Parisien est à n'en point douter fournie par la recommandation suivante : "Il ne suffit pas d'additionner des investissements d'infrastructure, d'entreprendre des programmes ambitieux de logements : c'est grâce à une recherche et à une expérimentation à la fois plus globale et novatrice que les villes du Bassin Parisien pourront trouver un équilibre nouveau".

Abordée à de nombreuses reprises à propos de problèmes particuliers, la question de l'aménagement des zones rurales du Bassin Parisien aurait mérité un exposé d'ensemble ainsi que la définition d'une politique positive. Les indications éparses contenues dans le rapport paraissent en effet procéder d'une approche plutôt négative du problème : il s'agirait de "protéger" un espace rural estimé incapable, on l'a vu, de retenir au moins une partie de ses excédents naturels ; les centres d'animation des zones rurales ne pourraient accueillir en fait d'activités du

---

(1) encore que le diagnostic porté sur le centre de REIMS où l'occupation du domaine immobilier aurait atteint le point de saturation ne paraisse pas correspondre aux problèmes spécifiques des quartiers centraux de cette agglomération.

secteur secondaire que des industries agricoles et alimentaires dont on sait que l'effet structurant du milieu rural ne va pas de soi ; les zones agricoles critiques ne trouveraient leur salut que dans une "agriculture paysagiste", leur transformation en "coupures vertes" ou les activités de loisirs...

Le problème rural dans le Bassin Parisien appelle une analyse beaucoup plus fine et réaliste tenant compte des chances effectives de chacun des secteurs ruraux eu égard, notamment, à sa position par rapport à l'armature urbaine.

Une politique rurale volontaire devra être définie dans le cadre de chacune des Régions. Il faudra l'appliquer avec des moyens énergiques - tels ceux déjà mis en œuvre pour les "zones de rénovation rurale" - aux zones les plus excentrées du Bassin Parisien, en particulier les Ardennes et la Haute-Marne pour notre Région, où de larges parties du territoire rural enregistrent des déficits migratoires accusés. Le développement démographique des villes du Bassin Parisien ne doit pas en effet s'opérer par prélèvement de population dans les parties les plus défavorisées du Bassin, mais par interception des courants migratoires se dirigeant vers la Région Parisienne et provenant des Régions extérieures au Bassin Parisien affectées d'excédents structurels de population.

34 – LES RESEAUX DE TRANSPORT

La reconnaissance par le projet de Livre Blanc du rôle moteur que les infrastructures de communication doivent jouer dans l'aménagement du Bassin Parisien et l'importance qu'il accorde aux liaisons des Régions du Bassin Parisien entre elles et avec les "univers" extérieurs constituent un progrès indéniable par rapport aux travaux antérieurs du Groupe Interministériel.

Toutefois, celui-ci ayant adopté une position expectative à l'égard des schémas directeurs nationaux, dont la publication maintes fois annoncée n'est pas encore intervenue, les recommandations qu'il émet paraissent perdre quelque peu de leur portée. Il faut que soient rapidement choisies et affectées d'un ordre d'urgence les principales opérations de voies de communication à réaliser d'ici 1985 dans le Bassin Parisien.

Des compléments doivent en outre être apportés au programme d'ensemble présenté dans le projet de Livre Blanc : le schéma des liaisons routières ne fait pas apparaître la nécessité d'une liaison du Bassin Parisien à travers les Ardennes, avec l'autoroute belge Namur-Arlon et d'une liaison de TROYES avec l'autoroute A 6 ; l'importance d'une modernisation de la relation ferroviaire LILLE-DIJON et l'intérêt porté par les grandes villes de la Région à leur desserte par l'aérotrain doivent être également mentionnées ; l'exposé relatif à la liaison fluviale Seine-Est doit faire plus explicitement état du projet de canalisation de la Meuse ; il serait souhaitable enfin que soit rappelée la candidature présentée par la Région pour l'implantation du 3e aéroport international de la Région Parisienne (Paris III).

35 – L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

L'exposé des principes qui doivent guider une politique de décentralisation universitaire dans le Bassin Parisien nous paraît, comme celui portant sur les voies de communication, à la fois excellent dans ses intentions et trop imprécis quant aux modalités concrètes de localisation, d'ampleur et d'échéancier des programmes d'équipement. Il eut été notamment souhaitable que soient indiquées les villes appelées à plus ou moins brève échéance à exercer une fonction universitaire notamment TROYES qui n'a pas été mentionnée, malgré son département d'I.U.T., parmi les villes exerçant d'ores et déjà cette fonction, et CHARLEVILLE-MEZIERES où la création de département d'I.U.T. est envisagée.

Egalement regrettable nous paraît l'oubli dans lequel est tenu le problème de la recherche scientifique et technique et de la nécessité impérieuse d'un desserrement de l'appareil de recherche parisien sur les pôles universitaires de la Couronne. Ces pôles ne sauraient en effet être confinés dans une simple fonction d'enseignement. Le développement de leurs activités de recherche constitue une condition de leur essor et de celui des activités économiques du Bassin Parisien. Le dynamisme manifesté dans le domaine de la recherche par les équipes de l'Université de REIMS en liaison avec l'économie régionale témoigne de la prise de conscience de cet impératif. Il est indispensable que celui-ci soit pris en considération par le Livre Blanc et que des directives soient rapidement mises au point pour desserrer de nombreux centres de recherche parisiens dans les grandes villes de la Couronne.

*

* *

Autant qu'un document de réflexion et d'orientations, le Livre Blanc du Bassin Parisien doit constituer la "charte" d'une politique concertée entre les instances nationales et les Régions périphériques de PARIS et engageant les unes et les autres. Par l'excellence de ses analyses et de la plupart des principes qu'il énonce, le projet que nous venons d'examiner, constitue une bonne introduction à cette charte. Il reste toutefois, pour établir celle-ci, à définir de manière plus précise les objectifs et les moyens de la politique de développement et d'aménagement d'un Bassin Parisien élargi à ses dimensions réelles. Nous souhaitons que la consultation à laquelle le Groupe Interministériel a si judicieusement estimé devoir soumettre son projet, permettra de tenir compte dans le document définitif du désir que nous éprouvons tous de voir les problèmes du Bassin Parisien traités avec la même ampleur de moyens et la même volonté d'action anticipatrice que ceux d'une Région parisienne pour laquelle nous ne nous résignons pas encore à prévoir un accroissement de 5 millions d'habitants dans les 30 prochaines années.

BOURGOGNE

AVIS DE LA CODER (28.11.1969)

La Commission de Développement Economique Régional de Bourgogne réunie à DIJON le 28 novembre 1969, en formation restreinte (bureau + présidents et rapporteurs de sections + membres du département de l'Yonne),

A pris connaissance du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, document qui avait été préalablement soumis à consultation dans l'Yonne, seul département de la Bourgogne compris dans le schéma d'études.

Elle a constaté que ce document, s'il constituait une base d'analyse intéressante, n'en justifiait pas moins des réserves. En particulier la stratégie d'aménagement qu'il propose n'anticipe pas sur l'avenir, puisque le Livre Blanc se contente de renforcer les zones d'appui et de souhaiter un développement accru des villes déjà les plus peuplées.

Dans un tel contexte, le département de l'Yonne ne pouvait être, aux yeux des rédacteurs du rapport, qu'une zone de loisirs et de détente. Une telle option est lourde de conséquences, car elle fige une situation ancienne et ne tient aucun compte de l'évolution récente caractérisée par un renouveau démographique sensible

et un renforcement du potentiel industriel.

Elle demande avec insistance que cette option soit revue afin que dans sa rédaction définitive, le Livre Blanc de la Région Parisienne prenne en considération les atouts favorables du département de l'Yonne (densité des voies de communications, autoroute A 6, proximité de la capitale, important ensemble urbain à trois pôles : Auxerre, Joigny-Migennes, Saint-Florentin, tendance démographique favorable) pour en faire une zone de développement privilégiée, apte à l'accueil des entreprises.

Elle regrette qu'ait été négligée la réalité industrielle et l'existence d'une zone de développement économique des vallées de l'Yonne et de l'Armançon.

Elle marque sa réserve extrême vis-à-vis de la création de villes nouvelles dans le Bassin Parisien , la création de ces villes dans un périmètre aussi rapproché de Paris allant à l'encontre de la nécessaire politique de décongestion de l'agglomération parisienne.

Elle regrette que les découpages administratifs des Régions ne soient pas respectés et que des chevauchements se produisent pour les études.

Elle souhaite qu'à l'avenir une meilleure coordination s'établisse entre les divers échelons chargés de la préparation des rapports à long terme, afin que les problèmes touchant un département inclus dans plusieurs schémas d'aménagement, soient traités dans une même optique et reçoivent des solutions identiques. Ainsi, dans le rapport de M. le Préfet de la Région de Bourgogne sur les orientations régionales à long terme, les possibilités industrielles de l'Yonne sont nettement affirmées alors qu'elles sont passées sous silence dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien. Une telle discordance aurait pu, sans doute, être évitée si une concertation s'était instaurée lors de la rédaction de ce second document.

CENTRE

AVIS DE LA CODER (20.10.1969)

1. AVIS DE LA COMMISSION "DEMOGRAPHIE – EMPLOI – ACTIVITES ECONOMIQUES"

Le groupe de travail restreint Démographie - Emploi - Développement pour la préparation du VIe Plan dans la Région Centre, réuni le 29 septembre 1969 a procédé à l'examen des problèmes relevant de sa compétence dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, problèmes développés notamment dans les deux premiers chapitres de la deuxième partie.

Après avoir pris connaissance des travaux de ce groupe, la C.O.D.E.R. considère le projet de Livre Blanc comme une première approche globale des éléments à retenir et des perspectives à tracer pour l'évolution et l'aménagement du Bassin Parisien, ces éléments devant être précisés de façon plus détaillée dans les travaux ultérieurs.

*

* *

Elle constate que les perspectives globales d'évolution de la population, notamment celles concernant la zone d'appui de la Vallée Loire-Moyenne, à l'échéance de 1985, sont cohérentes et compatibles avec celles retenues par la C.O.D.E.R. pour l'ensemble de la Région Centre.

*

* *

Elle estime opportun que l'urbanisation du Bassin Parisien soit poursuivie en s'appuyant en priorité sur les villes de la Couronne (dont Tours et Orléans), la création de villes nouvelles dans la Région Parisienne étant provisoirement au moins, limitée à celles déjà engagées. Elle insiste pour que cette urbanisation soit linéaire, le long des vallées notamment, plutôt que centrée exclusivement sur des agglomérations importantes. Dans ce domaine les grands axes routiers de pénétration devraient jouer un rôle identique, ayant pour effet également d'étendre à l'ensemble de la Région Centre le rayonnement et la zone de desserrement de la Région Parisienne.

Cette orientation paraît compatible avec les remarques formulées au sujet de l'organisation urbaine dans le projet de Livre Blanc à savoir :

- "C'est de la qualité et de la réussite de la politique d'aménagement de ces grandes villes que dépendra leur pouvoir attractif à l'égard des activités nouvelles et auprès de la population de vastes zones du Bassin Parisien qui n'aura plus à chercher à Paris la satisfaction d'une partie importante de ses besoins".

- Et "dans le reste de la couronne du Bassin Parisien ce sont des villes le plus souvent de taille moyenne qui devront jouer ce rôle d'animation et de desserte économique pour les espaces ruraux privés d'une armature urbaine".

*

* *

Pour déterminer l'effectif de population active prévisible pour 1985, le projet de Livre Blanc retient pour la Couronne un taux de 39,6 %. La C.O.D.E.R. constate que le taux d'activité était encore de 40,8 % au recensement de 1968 dans la Région Centre et que son abaissement ne pourra résulter que d'une élévation générale du niveau de vie des populations permettant un relèvement notable des taux de scolarisation dans le second degré et l'enseignement supérieur, ce taux étant actuellement l'un des plus faibles de la France.

Quant à la répartition de cette population entre les divers secteurs, les taux prévus pour 1985 par le projet de Livre Blanc sont assez différents de ceux retenus par la C.O.D.E.R. pour ce même horizon, à l'occasion des travaux préparatoires du VIe Plan sur les grandes orientations régionales, ainsi que le montre le tableau ci-après :

	Hypothèse Régionale (6 départements Région Centre)	Projet de Livre Blanc (Ensemble des départements de la Couronne)
Industries	32,4 %	39,0 %
Agriculture	9,5 %	9,0 %
Bâtiment et T.P.	12,5 %	8,0 %
Tertiaire	45,6 %	44,0 %

La C.O.D.E.R. approuve cependant sur ce point les orientations du projet de Livre Blanc qui lui paraissent mieux correspondre à la nécessité d'industrialisation de la Région Centre. Elle envisagera, en conséquence, l'harmonisation de ses objectifs avec ceux du projet de Livre Blanc et examinera les moyens à mettre en œuvre pour réaliser ces objectifs.

*

* *

Dès maintenant, elle estime que sur le plan de développement économique cela implique :

- pour l'agriculture : la poursuite d'une politique de modernisation et de restructuration dans certaines parties de la Région (Perche, Gâtinais, Boischaut, Brenne, par exemple) telle qu'elle avait été définie dans le rapport d'orientation sur le VIe Plan,

- pour l'industrie : une politique réaliste de desserrement parisien comportant :

  - la recherche de la parité de traitement avec la Région Parisienne :

    - par une politique d'aide à l'infrastructure des régions de la couronne en vue d'une adaptation des conditions locales d'accueil,

    - par la restitution à la partie de la Région située en zone blanche, de sa vocation normale de zone de libre installation des entreprises,

    - par le maintien dans le surplus de la Région des incitations financières et fiscales,

    - par l'harmonisation progressive avec la Région Parisienne des conditions d'emploi et de salaires.

  - l'implantation dans la Région Centre d'industries sans nuisances, à haute valeur ajoutée.

  - la mise en place et le développement des moyens adaptés de formation professionnelle.

- pour le bâtiment : une politique d'encouragement au développement de la productivité.

- pour le tertiaire : les activités de ce secteur étant très diverses, une politique visant à améliorer la qualité des emplois plus que leur quantité.

2. AVIS DE LA COMMISSION "ORGANISATION URBAINE – TRANSPORTS"

AMENAGEMENT ET URBANISME

Bien que la Commission de Développement Economique Régional approuve la position exprimée dans le

projet de Livre Blanc selon laquelle la Couronne du Bassin Parisien ne peut constituer une unité d'aménagement, elle estime que la politique d'aménagement doit demeurer une responsabilité régionale où en particulier les élus devraient avoir un rôle dominant. Le Bassin Parisien ne devrait pas entraîner la mise en place d'un nouvel écran administratif car il ne doit être qu'une zone de concertation permettant un développement harmonieux des différentes régions qui le composent.

Cette concertation s'impose avec d'autant plus de force que les relations, en particulier à l'heure actuelle, sont dominantes vers Paris et de ce fait, provoquent des liens économiques indiscutables entre la Région Centre et la Capitale.

Toutefois, il lui paraît souhaitable que soient progressivement mises en place les infrastructures ou les mesures économiques qui permettront de donner toute sa valeur à l'axe de la Loire, élément certainement porteur d'avenir pour la Région Centre comme pour celui des Pays de la Loire.

Il lui semble, compte tenu de leur dimension, qu'Orléans et Tours puissent former une zone d'appui susceptible de contrebalancer l'attraction parisienne et recevoir par conséquent des services de tertiaire supérieur.

Cependant, il est indispensable pour la C.O.D.E.R. que corrélativement soient ménagées des possibilités de développement des autres villes, notamment Chartres, Dreux, Montargis ainsi que le triangle Bourges - Châteauroux - Vierzon.

La création de villes nouvelles situées à faible distance de Paris absorbe des crédits considérables ne faisant qu'accroître le développement monstrueux de la Région proche de Paris ; la C.O.D.E.R. estime qu'il y a lieu de renoncer à créer d'autres villes nouvelles et même d'abandonner le projet de certaines qui s'annoncent très coûteuses afin de réserver les crédits correspondant à la restructuration des villes d'appui de la Couronne pour leur permettre de jouer un rôle d'accueil.

Plus généralement, si le Gouvernement estime qu'il faut effectivement assurer un aménagement harmonieux du territoire dans cette partie de la France, éviter le développement de la congestion parisienne, il faut prendre des mesures beaucoup plus rigoureuses que toutes celles adoptées jusqu'à présent ; en effet de nombreuses décisions financières favorisent largement, notamment dans le domaine urbain, la Région Parisienne.

Le montant des crédits de voirie urbaine, d'adduction d'eau, d'assainissement, d'équipements scolaires, sportifs, sociaux, administratifs, hospitaliers, les subventions accordées aux villes nouvelles en particulier pour la créaction de réserves foncières, les subventions aux transports en commun sont, bien que peut-être insuffisants, démesurément anormaux, alors que, moins importants, ils permettraient aux villes de la Couronne de se rénover.

La C.O.D.E.R. demande que le Livre Blanc mentionne comme élément essentiel de la politique d'aménagement du territoire une répartition plus équitable des moyens financiers.

ORGANISATION DES TRANSPORTS

La C.O.D.E.R. estime qu'une révision radicale de la politique en matière de transports est nécessaire si l'on veut mettre un terme à la centralisation qui étouffe le pays.

Elle insiste pour que, si la Région doit s'intégrer dans le Bassin Parisien, le Livre Blanc propose des liai-

sons sûres et rapides entre les différentes villes. Par exemple il est inadmissible que les relations soient plus faciles entre Châteauroux et Paris qu'entre Châteauroux et Orléans, cet exemple pouvant être suivi de beaucoup d'autres.

Il faut que désormais les relations transversales entre deux villes autres que Paris soient assurées avec une qualité de service aussi bonne que les liaisons avec Paris.

Si l'amélioration des transversales ferroviaires ne peut être assurée, le réseau routier devra être conçu pour les suppléer par des routes à quatre voies offrant sécurité et rapidité.

En dehors des aéroports importants pouvant, tel celui de Tours, servir de dégagement aux aéroports parisiens, il est absolument indispensable de reconnaître que chaque département, chaque ville de la Région possède un aérodrome de classe C parfaitement équipé pour l'aviation d'affaires.

3. AVIS DE LA COMMISSION "FORMATION DES HOMMES ET ACTION SOCIO-CULTURELLE"

ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

La Commission de Développement Economique de la Région Centre,

Prend acte de la volonté affirmée par le projet de Livre Blanc de voir les universités de la Couronne parisienne se développer rapidement et harmonieusement, afin non seulement de contribuer à décongestionner celles de la Capitale - ce qui n'est que l'aspect négatif de la question - mais surtout de constituer pour les régions périphériques les pôles culturel, scientifique et de recherche dont celles-ci ont besoin pour affirmer leur personnalité et assurer leur essor.

Souhaite qu'une place soit faite à des sections technologiques hautement spécialisées dans chacune de ces Universités.

En ce qui concerne le taux de fréquentation par les provinciaux des Universités parisiennes, la Commission approuve la position prise à cet égard par le projet de Livre Blanc en refusant notamment de se résigner à ce que 150 places pour 100 étudiants parisiens soient prévues dans ces universités afin de répondre à des besoins extérieurs (une marge de 20 % étant toutefois admise pour répondre aux besoins des étrangers, et à ceux découlant de la spécialité de certains enseignements) et affirme que la vraie solution réside, d'une part, en un échange réciproque appuyé sur la spécialité de chaque université (en matière de troisième cycle notamment), d'autre part, en un effort dans le domaine du logement des étudiants.

Rappelant que le taux de scolarité universitaire est dans la Région Centre inférieur à la moyenne nationale, elle demande l'adoption d'un taux de 40 % d'étudiants logés (mesure plus nécessaire encore dans une région demeurée largement rurale) et l'insertion maxima de cet habitat étudiant dans le milieu urbain.

En matière d'I.U.T., la commission réaffirme la position déjà prise lors des débats de la Commission de Développement Economique Régional et selon laquelle tout en admettant pour le moyen et long terme la création de nouveaux pôles universitaires pluridisciplinaires, elle estime préférable à court terme de compléter les pôles déjà existants (Orléans, Tours, Bourges) faute de quoi des I.U.T. isolés de tout contexte universitaire, scientifique ou technique ne sauraient se développer et jouer leur rôle.

Admettant, en matière d'enseignement secondaire - et notamment d'enseignement technique - que les problèmes de cet ordre n'ont pas de caractère spécifiquement propre au Bassin Parisien, elle estime néanmoins que la Région - dans le cadre d'une carte scolaire nationale - aurait vocation à recevoir certains établissements de formation technique (lycée technique du bâtiment notamment).

En matière de recherche scientifique, elle constate avec satisfaction que de nombreux établissements publics et privés de recherche ont vu le jour dans la Région, favorisés à cet égard par le double avantage qu'elle peut offrir (vastes espaces et proximité de Paris).

Il est souhaité - que ce mouvement se poursuive et soit encouragé, et, pour ce faire planifié,

- que au surplus se développe parallèlement une fructueuse collaboration entre la recherche et l'économie régionale. Si cette collaboration dépend avant tout des hommes, elle peut néanmoins être facilitée par le cadre juridique et matériel qui leur sera offert.

Elle met enfin l'accent sur l'importance que revêt pour le développement de la décentralisation industrielle et scientifique, l'amélioration de l'environnement culturel que peuvent et doivent offrir les zones d'appui du Bassin Parisien, ,et tout spécialement celles de la Région Centre bien dotés déjà à cet égard par le patrimoine artistique et culturel que lui a légué l'Histoire et pour lequel des crédits suffisants doivent être dégagés afin de le maintenir en bon état.

LOISIRS

La Commission souligne que ce terme englobe en réalité un domaine plus vaste couvrant l'éducation culturelle, le rythme de vie, le tourisme, et dans une large mesure, l'habitat, les équipements culturels et la protection des espaces et des sites, sous l'angle de leur incidence sur l'homme et son environnement.

L'accent est mis sur les deux aspects - également valables et nécessaires - que revêt cette question.

Le riche potentiel culturel et de loisir qu'offre la Région la prédispose, de par la géographie même , à être l'un des lieux de week-end des parisiens et l'un des objectifs du tourisme étranger.

Le tourisme doit être considéré comme une activité industrielle et développé dans cet esprit avec le souci de susciter en cette matière dynamisme et imagination.

L'activité de congrès - vocation éminente de la Région - doit être étendue et encouragée, mais dans un esprit de planification évitant les doubles emplois source d'échec.

Mais ces richesses constituent aussi le cadre de vie de la population locale et l'instrument de sa vie culturelle et elles sont l'un des atouts essentiels qui peuvent faciliter le développement souhaité des villes moyennes de la Couronne, et spécialement du Val de Loire.

A cet égard, on ne saurait trop souligner les avantages d'un large effort visant à faire bénéficier au maximum nos villes - proches de Paris - de certains spectacles parisiens de haute qualité, et, par ailleurs à tirer des équipements qui existent sur place toutes les possibilités concevables.

A cette fin, il faut développer encore la polyvalence des équipements scolaires, universitaires, sportifs, culturels touristiques.

Il faut s'efforcer, par une étude approfondie des investissements industriels, de concilier ceux-ci avec la nécessaire protection des sites prestigieux ce qui est possible, d'une part en raison des progrès de l'esthétique et de l'urbanisme industriels et, d'autre part, en raison de la diversité des espaces offerts, dont tous n'ont pas la même vocation touristique et qui offrent donc une gamme permettant de satisfaire les uns et les autres.

Enfin, les espaces encore vierges qu'offre la Région (Sologne et Brenne notamment) doivent être utilisés en fonction de leur vocation propre.

La Sologne, par sa nature, paraît exclure la notion de parc national, mais doit être avant tout sauvegardée, en arrêtant à temps l'altération de ses paysages et surtout de ses pittoresques agglomérations. Une unité de style doit être à tout prix sauvegardée afin de ne pas détruire l'atout que présente cette zone pour la Région, en raison de l'attirance qu'elle exerce sur le touriste parisien et des populations urbaines voisines qui doivent y avoir un accès toujours plus large.

La Brenne, avec ses espaces préservés encore largement des implantations modernes peut offrir ces espaces "sauvages" que recherchera, de plus en plus le citadin, et doit être à la fois sauvegardée et équipée dans cette perspective.

Pour ces deux zones il faut souligner un point essentiel :

- la Sologne est pour partie dans le Cher,
- la Brenne est entièrement dans l'Indre.

Et c'est à la population urbaine du Bassin Parisien – et à elle seule – que s'offrent ces espaces (celle des autres grandes métropoles trouvent ailleurs et plus près d'elles, leur exutoire.

C'est là une illustration nouvelle de l'évidente et nécessaire solidarité de ces deux départements avec le Bassin Parisien.

Un point particulier enfin est à signaler : celui des sablières. La proximité de Paris, et l'énorme développement de ses besoins en matériaux de construction amènent à constater les dégâts que causent les sablières et l'altération des paysages qui en est la conséquence dépassent de plus en plus la périphérie de la Région Parisienne atteignant déjà largement la Région Centre.

La Commission de Développement Economique Régional s'associe au cri d'alarme poussé par le projet de Livre Blanc et demande qu'une législation soit instaurée pour permettre une réglementation et une planification de ces exploitations avant qu'il ne soit trop tard.

Une liaison avec la politique des plans d'eau afin de coordonner les exploitations avec des plans précis d'équipement des zones de loisirs constitue la meilleure et peut-être la seule solution concrète.

VŒU DE LA CODER : LIMITES DU BASSIN PARISIEN

La Commission de Développement Economique Régional du Centre craignant que la délimitation envisa-

gée du Bassin Parisien provoque une rupture à l'intérieur d'une Région qui, malgré certaines difficultés initiales, a pris effectivement conscience de sa solidarité, regrette que les départements du Cher et de l'Indre ne soient pas actuellement inclus dans le Bassin Parisien.

Dans ces conditions, l'objectif à atteindre doit bien consister à aménager "les Régions du Bassin Parisien" et pas seulement le Bassin Parisien lui-même.

En conséquence, les schémas et actions à définir dans le cadre du Bassin Parisien devront être élaborés en intégrant les problèmes de l'ensemble de la Région Centre et le développement de l'ensemble de cette Région.

BASSE NORMANDIE

AVIS DE LA CODER (8.10.1969)

Réunie en session à CAEN, les 7 et 8 octobre 1969, la C.O.D.E.R. de Basse-Normandie, après avoir examiné le rapport du Préfet de Région sur les orientations régionales du VIe Plan, et le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, et après avoir entendu deux communications sur l'aménagement du Bassin Parisien et l'aménagement de la Basse-Seine, émet, par 17 voix contre 2 voix et 6 abstentions, l'avis suivant :

A – OBSERVATIONS GENERALES

1) Elle regrette de n'avoir pas été associée à l'élaboration du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien.

2) A l'égard du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, elle exprime des inquiétudes devant les imprécisions de ce document en ce qui concerne la fonction des villes nouvelles de la Région de Paris, qui tantôt apparaissent comme des points forts destinés à orienter la croissance parisienne (cf. page 67 du projet) et tantôt devraient constituer avant tout des centres de restructuration de la banlieue parisienne sans être pour autant des pôles d'activité importants (cf. page 69). Elle souligne qu'en tout état de cause, la création de ces villes nouvelles ne devrait pas entraîner une reprise de l'émigration vers PARIS des habitants de la Couronne.

3) Elle estime que toute politique d'aménagement du territoire destinée à maîtriser la croissance de PARIS doit reposer sur le développement propre de chacune des régions de la couronne, et qu'à cet égard les moyens nécessaires doivent être donnés à ces régions.

La notion de "desserrement" des activités parisiennes ne saurait être rendue incompatible avec la poursuite d'un mouvement de "décentralisation" d'activités industrielles ou tertiaires qui reste, pour la Basse-Normandie, un objectif fondamental, et qui doit se traduire par une moindre dépendance des entreprises décentralisées à l'égard des centres de décision parisiens.

Il convient de tout mettre en œuvre pour éviter que, face à l'aménagement du Bassin Parisien et à celui de la Basse-Seine, la région de Basse-Normandie ne soit en définitive qu'un réservoir de main-d'œuvre au bénéfice des concentrations urbaines ou industrielles projetées à l'extérieur de son territoire.

4) Dans cette optique, et dans le souci de l'unité régionale, elle regrette que le département de la Manche n'ait pas été inclus dans l'aire d'études du Bassin Parisien.

5) Elle considère qu'il y a lieu, pour la Basse-Normandie, de participer à la concertation qui doit s'établir entre les régions du Bassin Parisien, et d'entretenir des relations étroites avec les régions qui lui sont voisines, afin d'être partie prenante aux décisions et aux choix qui seront pris en matière d'aménagement du territoire.

6) Elle décide de désigner, à cet effet, une délégation permanente chargée :

- d'une part, d'entreprendre un dialogue avec les représentants de la Région de Haute-Normandie pour examiner les problèmes communs aux deux Régions et notamment ceux posés par le projet de schéma directeur d'aménagement de la Basse-Seine, tels qu'ils sont analysés par le rapport du Préfet de Région sur les orientations régionales du VIe Plan (pages 76 - 78).

- d'autre part, d'entretenir les contacts nécessaires avec les régions de Bretagne et des Pays de la Loire, pour tout ce qui concerne la communauté d'intérêts et de problèmes entre ces régions et la Basse-Normandie,

- en troisième lieu, de participer à la concertation qui est nécessaire entre les régions du Bassin Parisien et qui doit permettre de définir des orientations susceptibles d'aider au développement économique et social de ces régions.

7) Cette délégation est composée de :

MM. d'ORNANO, Président de la Commission de Développement Economique Régional,

LABBE, 1er Vice-Président de la Commission de Développement Economique Régional, Conseiller Général de NOCE (Orne),

TIBLE, 2e Vice-Président de la Commission de Développement Economique Régional, Président de "Manche-Expansion",

LOUVEL, Sénateur-Maire de CAEN,

STRITTMATTER, Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'industrie,

LE ROY LADURIE, Président de la Chambre Régionale d'Agriculture.

8) En conclusion, la C.O.D.E.R. prend acte de ce qu'est, en tout état de cause, écartée la création de tout organisme officiel du Bassin Parisien se superposant aux institutions propres à chaque Région concernée, et souhaite que la concertation interrégionale qui lui paraît nécessaire ne soit pas réalisée à partir et en fonction de PARIS - ce qui risquerait de se traduire par une tentative de limitation des fonctions économiques des différentes régions -, mais au contraire à partir de ces mêmes régions pour mettre en valeur leurs vocations et leurs besoins, leur permettant ainsi d'avoir la possibilité de jouer pleinement leur rôle dans la croissance nationale.

B – OBSERVATIONS PARTICULIERES

En complément de l'avis général ci-dessus, la Commission de Développement Economique Régional adopte les observations particulières proposées, comme suit, par sa section n° 1 "Agriculture" :

Sur trois points très importants, le Livre Blanc paraît particulièrement insuffisant. Ce sont : les liaisons routières transversales, le développement du tertiaire, et l'agriculture.

a) - Liaisons routières transversales

Après avoir été signalée, cette question est éludée lorsqu'il est dit que l'avenir du réseau routier ne se pose pas en termes de choix entre les "radiales" et les "transversales". Cette formule recouvre aux yeux des membres de la Section le projet de poursuivre, dans la voie déjà tracée, l'effort exclusif d'accompagnement sur les liaisons avec PARIS.

Cette procédure confirme, s'il en était besoin, que l'ensemble du projet revient à résoudre, dans un cadre plus vaste, les problèmes difficiles qui se posent à la Région Parisienne et qui sont insolubles dans ses limites.

Elle s'oppose à l'idée d'un aménagement des Régions du Bassin Parisien qui supposerait la création ou l'aménagement de liaisons transversales telles que celles qui mettraient en rapport direct l'Ouest du Bassin Parisien avec l'Europe du Nord-Ouest et l'Est du Bassin Parisien avec la Grande-Bretagne.

Le silence, ou pire, l'ambiguïté sur ce point sont graves et révélateurs d'un état d'esprit incompatible avec certaines affirmations de principe.

b) — Le développement du tertiaire

Dans le même ordre d'idées, on fera remarquer la contradiction qui existe entre le principe d'un développement du tertiaire plus rapide que celui du secondaire dans les villes de la couronne, et les chiffres présentés page 39 du Projet de Livre Blanc. Certes, il ne s'agit là que de prolongation des tendances du passé, mais elles révèlent que le cours naturel conduirait à l'inverse, et absolument rien n'est proposé pour que l'évolution soit inversée, dans le sens des souhaits justifiés précédemment émis et présentés comme un des fondements de l'Aménagement du Bassin Parisien.

c) — L'agriculture

Sur ce point, le Projet de Livre Blanc est très peu précis et deux idées paraissent devoir être redressées.

Tout d'abord, il est simpliste de croire que la diminution des actifs agricoles suffira à l'amélioration de la situation et d'éluder les problèmes de la surproduction et de la rentabilité des exploitations de la partie Ouest.

Ensuite, il existe une contradiction grossière entre le souci de compétitivité des exploitations et les mesures proposées pour éviter la suppression des haies et les travaux connexes au remembrement sous le seul prétexte de préserver le paysage pour la détente et la récréation des citadins.

HAUTE NORMANDIE

AVIS DE LA CODER (20.10.1969)

Le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien pose à la C.O.D.E.R. la question des rapports entre la HAUTE-NORMANDIE et les régions voisines.

La C.O.D.E.R. est sensible à la nécessité de relations interrégionales. Le projet de Livre Blanc a pour mérite positif de l'avoir mise en lumière et de définir un parti général d'aménagement qui constitue un thème de réflexion digne d'intérêt.

Mais elle estime non moins nécessaire que soit vigoureusement rappelée la vocation spécifique de la HAUTE-NORMANDIE dans le cadre de l'aménagement du territoire national et de l'équilibre européen et international.

A cet égard, il apparaît que le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien a, sinon méconnu, du moins insuffisamment pris en considération les possibilités de la HAUTE-NORMANDIE, notamment la croissance du complexe portuaire LE HAVRE-ROUEN, en tant que tel, l'industrialisation portuaire qui en est le corollaire, la valeur de l'axe séquanien et de son prolongement vers l'Est.

Pour ces raisons, la HAUTE-NORMANDIE, si elle reconnaît comme une évidence que les arbitrages nécessaires doivent être rendus au niveau de l'Etat, redoute que des structures interrégionales groupant les régions et départements dits de la "couronne" s'interposent pour décider ou même proposer les solutions dont dépend son devenir.

Mais, soucieuse de répondre positivement au besoin manifesté de concertation interrégionale, la C.O.D.E.R. propose d'en définir les trois dimensions suivantes :

1 - la concertation de la HAUTE-NORMANDIE avec la BASSE-NORMANDIE revêt un caractère privilégié et doit donc se manifester par des réunions régulières de leurs délégations.

2 - les objectifs communs aux deux régions normandes doivent les conduire ensemble à dialoguer avec la Région Parisienne et avec le pouvoir central pour en assurer la reconnaissance.

3 - les positions spécifiques que peut avoir à défendre la HAUTE-NORMANDIE vis-à-vis des autres régions qu'elles appartiennent ou non au Bassin Parisien tel que le circonscrit le projet de Livre Blanc seront étudiées à la faveur de contacts bilatéraux ou multi-latéraux des régions concernées.

Cette procédure de concertation ne doit pas être spécifique au Bassin Parisien, mais s'inscrire dans le cadre général des relations interrégionales. Elle est d'autre part exclusive de toute organisation administrative et représentative de l'ensemble du Bassin Parisien.

La C.O.D.E.R. estime que ces modalités suffiront, sans nouvelles structures administratives contraignantes, à assurer une nécessaire concertation interrégionale tout en affirmant et en renforçant le rôle essentiel que, grâce à ses potentialités, la HAUTE-NORMANDIE doit jouer dans l'économie nationale et dans l'aménagement du territoire.

AVIS DE LA SECTION "AMENAGEMENT A LONG TERME"

1 – PRINCIPES GENERAUX

La Section "Aménagement à Long Terme" propose à la C.O.D.E.R. de placer en tête de son avis les directives suivantes :

1) Le Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine, approuvé par la C.O.D.E.R. en février 1969, définit les objectifs économiques, sociaux et humains à long terme de la zone dite du Schéma.

Le VIe Plan doit donc se développer dans le cadre de ce Schéma : il sera la première phase de sa réalisation et ses orientations privilégiées seront constituées par les points forts du Schéma.

En conséquence, les financements et les procédures d'appréhension des sols du VIe Plan doivent tendre par priorité à appliquer les directives du Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine.

2) Cependant, c'est-à-dire dans le même temps, et afin d'éviter les risques de déséquilibre interne de la Région tenant au développement prioritaire de la zone du Schéma, risques dénoncés par la C.O.D.E.R. en de multiples avis, devront être recherchés et mis en œuvre tous moyens de nature à conserver et à intensifier, dans les parties de la Région non encore concernées par le Schéma, en particulier sur le Littoral et sur les plateaux de SEINE-MARITIME et d'EURE, l'activité économique et l'épanouissement du cadre de vie de leurs populations.

Dans cette perspective, la C.O.D.E.R. accueille avec satisfaction l'annonce de l'extension de la compétence de la mission d'aménagement à l'ensemble du territoire de HAUTE-NORMANDIE.

3) Le rapport du Préfet de Région et le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien posent à la C.O.D.E.R. la question des rapports entre la HAUTE-NORMANDIE et les régions voisines.

La C.O.D.E.R. est sensible à la nécessité de relations interrégionales.

Mais elle estime non moins nécessaire que soit vigoureusement rappelée la vocation spécifique de la HAUTE-NORMANDIE dans le cadre de l'aménagement du territoire national et de l'équilibre européen et international.

A cet égard, il apparaît que le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien a, sinon méconnu, du moins insuffisamment pris en considération les possibilités de la HAUTE-NORMANDIE, notamment la croissance du complexe portuaire LE HAVRE-ROUEN, en tant que tel, l'industrialisation portuaire qui en est le corollaire, la valeur de l'axe séquanien et de sa prolongation vers l'Est.

Pour ces raisons, la HAUTE-NORMANDIE, si elle reconnaît comme une évidence que les arbitrages nécessaires doivent être rendus au niveau de l'Etat, redoute que des structures interrégionales groupant les régions et départements dits de la "couronne" s'interposent pour décider ou même proposer les solutions dont dépend son devenir.

Mais, soucieuse de répondre positivement au besoin manifesté de concertation interrégionale, la C.O.D.E.R. propose d'en définir les trois dimensions suivantes :

1 - la concertation de la HAUTE-NORMANDIE avec la BASSE-NORMANDIE revêt un caractère privilégié et doit donc se manifester par des réunions régulières de leurs délégations.

2 - les objectifs communs aux deux régions normandes doivent les conduire ensemble à dialoguer avec la Région Parisienne et avec le pouvoir central pour en assurer la reconnaissance.

3 - les positions spécifiques que peut avoir à défendre la HAUTE-NORMANDIE vis-à-vis des autres régions qu'elles appartiennent ou non au Bassin Parisien tel que le circonscrit le projet de Livre Blanc, seront étudiées à la faveur de contrats bilatéraux ou multi-latéraux des régions concernées.

La C.O.D.E.R. estime que ces modalités suffiront, sans nouvelles structures administratives contraignantes, à assurer une nécessaire concertation interrégionale tout en affirmant et en renforçant le rôle essentiel que, grâce à ses potentialités, la HAUTE-NORMANDIE doit jouer dans l'économie nationale et dans l'aménagement du territoire.

2 – ANALYSE DU RAPPORT DU PREFET DE REGION

La Section "Aménagement à long terme", sans se livrer à une exégèse inutile de ce texte, propose à la C.O.D.E.R. les modifications, additions et précisions suivantes :

A – DEVELOPPEMENT URBAIN

LE HAVRE
- Le terme "contraignant" sera substitué au mot "difficile" pour qualifier son site : parmi les contraintes signalées, les risques de pollutions atmosphériques devront être déterminés.
- La définition du secteur tertiaire qui est souhaité pour l'agglomération Havraise, sera établie pour la différencier de celui qui sera établi au VAUDREUIL.
- L'accent est mis sur l'urgence de la décision relative à la localisation de la future université.

ROUEN
- Des précisions seront ultérieurement fournies sur les 4 pôles-relais de la croissance du Grand ROUEN, LE VAUDREUIL, ELBEUF, BARENTIN et BOURG-ACHARD.
- Les liaisons du ROUEN traditionnel avec le quartier du Madrillet doivent faire l'objet d'une étude approfondie.

EVREUX
- L'implantation universitaire dans l'agglomération Ebroïcienne est pour la première fois mentionnée dans un document régional : des précisions ne pourront être fournies qu'au terme d'études ultérieures.
- La qualification de la liaison routière ROUEN-EVREUX doit être rapidement définie.

LITTORAL et POINTS D'APPUI
- L'agglomération Dieppoise doit être traitée plus complètement en raison de son caractère spécifique.

- La multiplication des résidences secondaires pose des problèmes d'équipements publics dont la solution technique et financière doit être recherchée.

ETABLISSEMENT PUBLIC DE LA BASSE-SEINE

- Il est admis que sa politique foncière doit, si nécessaire, être étendue à la réservation de terrains à vocation de zones industrielles portuaires.

B – BIENS RARES

POLLUTIONS ATMOSPHERIQUES

- La référence au mazout comme source exclusive des pollutions atmosphériques dues au développement du chauffage est supprimée.

EAU

SITES

- La suppression de la publicité routière est un élément indispensable à la protection des sites.

- Une réglementation adéquate devra être recherchée et appliquée pour le parcage des épaves de véhicules automobiles.

SABLIERES

- L'établissement des coupures vertes prévues au Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine constitue un objectif prioritaire qui ne peut être sacrifié au profit de l'exploitation de sablières, même si les matériaux qui en sont extraits sont utilisés à la construction des autoroutes.

Dès lors :

- d'une part, l'emprise de ces coupures vertes et, en premier lieu, du futur Parc Régional de Brotonne, doit être maintenu délimitée,

- d'autre part, la poursuite de l'exploitation des sablières doit être réglementée en conséquence.

PICARDIE

AVIS DE LA CODER (28.10.1969)

La Commission de Développement Economique Régional de Picardie :

- constate avec satisfaction que, pour la première fois, les problèmes du Bassin Parisien sont étudiés en commun avec ceux de la Région Parisienne, auxquels ils sont liés ;

- se déclare d'accord avec les principes fondamentaux de la politique d'aménagement du Bassin Parisien qui tendent à :

- orienter vers les régions de la couronne des activités qui autrement alimenteraient de manière excessive la croissance parisienne ;
- organiser le développement de l'ensemble du Bassin Parisien, de telle sorte que chacune de ses parties en tire le meilleur profit,

et avec le parti d'aménagement qui attribue un rôle privilégié aux secteurs d'appui de la Basse-Seine, de l'Oise et de l'Aisne, de la Loire-Moyenne et du Nord de la Champagne, ainsi qu'aux neuf centres régionaux du Bassin Parisien.

La Commission de Développement Economique Régional a bien conscience que l'ensemble des moyens que l'Etat peut consacrer à la politique d'aménagement et d'équipement n'est pas illimitée ; mais, elle ne peut absolument pas adhérer à la démarche qui consiste à prévoir à l'intérieur de ce schéma des degrés de priorité en faveur de deux de ces secteurs d'appui (Basse-Seine et Loire-Moyenne) et d'un seul des quatre centres régionaux qui se trouvent situés en dehors des zones d'appui (Caen).

En d'autres termes, le projet de Livre Blanc a été rédigé davantage dans une optique de desserrement, aux moindres frais, des activités parisiennes, que dans une véritable perspective d'aménagement et de développement harmonieux des différentes régions de la couronne et confère à la Picardie un rôle par trop restreint, en regard de ses possibilités et de ses virtualités.

La Commission de Développement Economique Régional s'insurge sur le fait que, dans cette optique, il soit proposé de freiner le développement du Sud de l'Oise et non d'augmenter les contraintes au développement parisien, alors que la logique d'un véritable desserrement appelle les décisions inverses.

Ce changement de réglementation est d'autant plus nécessaire au moment où la construction de l'aéroport de Roissy entraînera de nombreuses créations d'emplois, dont une partie devrait être - après concertation et accord avec la Région Parisienne - localisée vers le Nord et le Nord-Est de l'aéroport.

La croissance démographique qui s'ensuivra pour l'O.R.E.A.V. exigera que soit revu le classement des quatre zones d'appui du Bassin Parisien.

*

* *

La première partie du document comporte un constat global objectif qui fait ressortir les faiblesses de la Région de Picardie (moyens de communications et de télécommunications insuffisants, localisations peu satisfaisantes des établissements industriels décentralisés, absence de grands pôles industriels et urbains) et aussi ses atouts (son développement récent, son agriculture dynamique, ses richesses naturelles).

Il est cependant difficile de concilier les hypothèses d'évolution démographique avec les perspectives d'emploi correspondantes qui sont avancées par le Livre Blanc d'ici à 1985.

Le document part, en effet, de l'hypothèse qu'une France peuplée de 60 millions d'habitants en 1985, en compterait 8,8 millions dans la couronne. Compte tenu du taux d'activité de 39,6 % retenu, le nombre d'emplois à créer dans cette couronne serait de 1.280.000 entre 1962 et 1985, soit 52.000 annuellement ventilés, à raison de 29.000 dans le secteur secondaire, et 23.000 dans le secteur tertiaire.

Or, dans le secteur secondaire et pour l'ensemble de la France, l'accroissement annuel de l'emploi salarié a été de 24.000 de 1962 à 1968, contre 55.000 d'ailleurs de 1954 à 1962.

Devant de tels résultats nationaux, il semble par conséquent très ambitieux de prévoir la création de 29.000 emplois nouveaux par an dans la seule couronne.

Les perspectives assignées au développement économique dans la couronne du Bassin Parisien ne sont pas, au surplus, au niveau de ces ambitions, qu'il s'agisse :

.... de l'Agriculture :

L'espace rural n'est pas considéré en tant que tel, mais dans le cadre de desserrement spatial de la Région Parisienne, comme un ensemble à conquérir pour l'aménagement des autoroutes, des zones industrielles ou d'habitation, des zones de loisirs à la disposition des populations citadines. Les problèmes agricoles sont abordés dans une optique qui privilégie l'évolution des cultures par rapport à la commercialisation des produits agricoles.

La vocation reconnue à la Région dans le domaine des industries agricoles et alimentaires mérite d'être soulignée, mais elle ne saurait, à elle seule, être l'élément moteur.

.... de l'Industrie :

Il ne suffit pas, en effet, d'organiser la croissance de la seule Vallée de l'Oise autour des industries chimiques et parachimiques de même que des produits d'entretien, alors que les Vallées de l'Aisne et de l'Oise de l'O.R.E.A.V. doivent voir se développer des activités industrielles de toute nature, à commencer par les industries à haute qualification. Il peut en être de même, dans certains cas, pour les secteurs ruraux déjà organisés avec des centres d'appui qui se trouvent peu éloignés de moyens de communication modernes ou d'agglomérations importantes, ou qui ont eu ces dernières années une expansion constante.

Il n'est par ailleurs, fait mention de la Vallée de la Somme qu'en vue des aménagements à des fins touristiques et d'organisation des loisirs en aval d'Amiens. Ces aménagement auquel elle peut justement prétendre, n'est pas incompatible avec un développement industriel non moins indispensable, qui respecte les sites et la nature et que l'existence de nappes d'eau justifie.

.... des Services :

Les activités touristiques sont d'ailleurs appréhendées dans l'optique trop étroite d'un desserrement des loisirs parisiens, car les attraits touristiques de la Picardie intéressent, d'ores et déjà, un ensemble de population beaucoup plus vaste.

Les ressources rares (eau, espace, silence) ne doivent pas, au surplus, être appréhendées en terme de tourisme, mais aussi de cure, et l'on ne peut que déplorer, à cet égard, l'absence de référence aux possibilités hospitalières qu'offre la Région. C'est d'ailleurs là un des aspects d'une méconnaissance regrettable du rôle que peuvent jouer les facteurs humains et sociaux dans la politique d'aménagement du territoire (hôpital régional militaire.... thalassothérapie...).

Plus généralement, devant les conclusions du projet de Livre Blanc concernant la décentralisation des activités industrielles parisiennes dont le ralentissement est prévu, nombreux sont ceux qui s'entendent à considérer le plus souvent comme impossible la rupture de la dépendance des centres périphériques vis-à-vis de Paris, tant que les activités tertiaires y subsisteront. On ne peut, dès lors, que souhaiter l'extension du mouvement de

décentralisation au secteur tertiaire et la poursuite du développement d'une Université régionale intégrant des cellules de recherche liées aux industries régionales.

*

* *

Aussi, à la stratégie d'aménagement proposée, la Commission de Développement Economique Régional de Picardie entend en opposer une autre qui fasse mieux ressortir la nécessité d'une promotion de leur développement propre, dans lequel elle voit autant d'atouts supplémentaires au desserrement de Paris, tout en respectant l'équilibre qu'elle souhaite harmonieux entre l'urbain et le rural, équilibre qui a toujours constitué le cadre de vie idéal recherché dans notre Région.

ANNEXE

CONDITIONS D'UNE STRATEGIE REGIONALE - PREMIERES CONCLUSIONS

La Commission de Développement Economique Régional est d'accord avec le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien lorsqu'il déclare que la réussite des principaux objectifs de développement et d'aménagement passe par leur intégration à une stratégie régionale d'ensemble.

Une telle stratégie ne se conçoit pas en dehors d'une collaboration active entre les Pouvoirs Publics et la Région.

Or, la Commission de Développement Economique Régional, au cours de sa session actuelle, va devoir définir des choix et affirmer une volonté sans équivoque pour les grandes orientations du VIe Plan.

On voit mal comment elle le pourrait si elle n'est pas clairement avertie des intentions des Pouvoirs Publics concernant des options fondamentales.

La réponse de la Commission de Développement Economique Régional - c'est-à-dire l'avis ci-avant ainsi que le bilan des actions structurantes indispensables au développement de la Picardie qui doit constituer l'essentiel du rapport sur les grandes orientations du VIe Plan - doit certes ouvrir un dialogue qui permettra de repenser le projet du Livre Blanc et de donner à la Picardie la place qu'elle mérite.

Mais, dans l'immédiat, la Commission de Développement Economique Régional estime qu'elle ne peut se prononcer valablement pour les cinq ans à venir qu'en étant assurée du contexte dans lequel la politique décidée sera appliquée.

C'est pourquoi elle s'est attachée, en guise de conclusion, à définir très nettement les conditions qui lui paraissent absolument nécessaires pour que la notion de "stratégie régionale" ait un sens.

Si le Livre Blanc définit un cadre que les Régions doivent remplir, il s'agit de savoir comment faire pour qu'il ne reste pas vide, mais aussi pour qu'il se remplisse au bénéfice réel de ceux qui auront consenti des efforts.

- A cet égard, la première ambiguïté à lever concerne précisément la nature et la pérennité de l'espace

dans lequel doit être mise en œuvre une stratégie de développement.

Il est indispensable, notamment, que soient dissipées les inquiétudes qu'a pu susciter le projet de Libre Blanc.

La stratégie à laquelle est conviée la Région est d'ordre économique. Il convient donc de préciser que les ensembles déterminés par Paris et les huit métropoles d'équilibre ne sont pas dans l'esprit des auteurs les seuls espaces économiques cohérents et que les vingt-et-une régions actuelles sont autre chose que des entités purement administratives, vouées pour le reste au rôle de simples exécutants.

L'analyse de l'articulation entre les deux niveaux (dont la nature certes reste fort différente) serait d'autant plus utile à la Picardie qu'elle y trouverait réponse aux questions qu'elle se pose concernant sa place mais aussi celle de la Région Parisienne dans le Bassin Parisien.

- La question est fondamentale - en dehors même de toute référence aux principes de l'organisation régionale - dans la mesure où le projet de Livre Blanc ne semble pas avoir prévu de procédure d'arbitrage dans l'hypothèse d'une incompatibilité radicale entre les stratégies de deux régions voisines.

Le seul critère invoqué est celui, effectivement indiscutable, de l'intérêt national. La Commission de Développement Economique Régional craint cependant que les rapports de force existant n'amènent à confondre systématiquement l'intérêt national et celui de la Région Parisienne.

Dans la mesure où la Picardie est conviée à mener une politique rigoureuse supposant une stricte discipline et un sens accru de la solidarité encore faut-il qu'elle soit assurée que les devoirs qu'on lui propose seront assortis de quelques droits.

Les procédures de concertation avec la Région Parisienne doivent donc être conçues de telle sorte que la Picardie puisse imposer ses droits quand ils sont légitimes et n'être pas réduite à une figuration honorable mais inefficace.

La primauté de l'intérêt national ne peut être mise en cause, mais ne doit pas non plus servir d'alibi, notamment dans certains choix de localisation.

- La Commission de Développement Economique Régional, qui a toujours souligné la faiblesse des dotations régionales, constate qu'il lui est demandé de faire des efforts accrus en vue de son développement - et par extension de celui de l'ensemble du Bassin Parisien.

Pour mesurer l'ampleur des efforts à réaliser, il faut notamment se rappeler :

- la sous-urbanisation générale de la Région et la faiblesse qualitative et quantitative de ses villes, y compris les plus importantes ;
- les obstacles que devra surmonter une politique de promotion urbaine qui ne peut avoir pour point de départ que le desserrement alors que ce dernier présentera les mêmes inconvénients de la décentralisation passée, responsables en partie des faiblesses actuelles ;
- le fait que la concentration des équipements sur Amiens et dans l'O.R.E.A.V. sur St-Quentin et Compiègne indispensable certes (surtout dans le contexte d'une concurrence accrue entre les Régions de la

Couronne) est demandée à une Région qui doit en même temps satisfaire des besoins légitimes, ceux du secteur agricole notamment qui occupe une place très importante, tant sur le plan humain, que sur le plan économique.

Autrement dit, et quelle que soit la discipline que la Région décide de s'imposer, l'ampleur des besoins face à la faiblesse des moyens et aux contraintes spécifiques à la Picardie est telle que sans une aide effective des pouvoirs publics, l'entreprise serait vouée à l'échec - au plan du développement global de la Région, du moins.

- C'est pourquoi la Commission de Développement Economique Régional, avant de définir et de mettre en œuvre une véritable "stratégie régionale" souhaite avoir l'assurance que les principes suivants seront respectés.

• les problèmes concernant tout ou partie de la Région ne peuvent être réglés qu'avec la participation de celle-ci et en accord avec elle.

Associée aux décisions comme aux phases préparatoires, elle s'effacera éventuellement devant la notion d'intérêt national lorsque celui-ci sera clairement justifié.

Dans l'immédiat, cela implique par exemple que les problèmes du Sud de l'Oise soient reconsidérés sans délai et que la Picardie soit étroitement et efficacement associée aux décisions à venir concernant les effets induits de l'implantation du futur aéroport de Roissy-en-France.

Les mesures propres à orienter ces effets vers le Nord, à l'intérieur des limites régionales de Picardie, ne paraissent pas contraires à l'intérêt national, loin de là, et seraient de nature à éviter que ne se reposent à terme des problèmes analogues à ceux que connaît actuellement le Bassin Creillois.

Une telle orientation qui est essentielle pour la définition de la politique régionale est en outre conforme à l'objectif d'une limitation de la croissance de la Région Parisienne.

• Si des choix de localisation contraires aux impératifs de la stratégie régionale se révèlent inévitables, ils seront compensés par un effort particulier propre à rétablir la cohérence et l'équilibre du développement de la Picardie.

• Compte tenu, enfin, du contexte régional et de l'ampleur des efforts requis pour la réalisation en Picardie des objectifs définis par le Livre Blanc du Bassin Parisien, la Région sera assurée de l'aide effective des Pouvoirs Publics tant en ce qui concerne l'orientation des grands investissements nationaux, que la réalisation des équipements spécifiquement régionaux.

*

* *

Faute d'obtenir l'assurance que ces principes seront effectivement respectés, la Commission de Développement Economique Régional considérerait que la notion de stratégie régionale de développement est vide de sens et n'accorderait que peu de crédit à l'affirmation répétée du désir de voir les régions actuelles se développer en tant que telles.

*

* *

Avis adopté à l'unanimité, moins deux abstentions.

RÉGION PARISIENNE

COMITÉ CONSULTATIF ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

RAPPORT

présenté par M. GAUER au nom de la Commission Schémas des Structures

Adopté le 6 mars dernier par le Groupe Interministériel d'aménagement du Bassin Parisien, le projet de Livre Blanc élaboré pour cette aire d'étude fait l'objet, comme l'a recommandé M. Olivier GUICHARD, le précédent ministre de tutelle, "d'une large consultation dans l'ensemble des départements et des régions intéressés". La région de Paris est associée maintenant à cette consultation. C'est pourquoi nous sommes appelés à rendre un avis sur ce document.

Qu'est-ce que le Bassin Parisien ? La définition des auteurs du Livre Blanc n'est pas celle des géographes (1). Pour les premiers, le Bassin est le total des quinze départements inscrits dans un cercle de 200 km de rayon calculé depuis le parvis de Notre-Dame.

Ainsi l'Oise, l'Aisne, la Somme, la Marne, l 'Aube, l'Yonne, le Loiret, l'Eure-et-Loir, le Loir-et-Cher, l'Indre-et-Loire, la Sarthe, l'Orne, le Calvados, l'Eure et la Seine-Maritime sont associés dans un dessin commun d'aménagement.

L'aire d'études est axée, notons-nous, autour du centre de la capitale. Mais il n'en reste pas moins que

---

(1) Une terminologie ambiguë risquant à tout moment de tromper le lecteur, il apparaît indispensable de préciser le sens dans lequel les mots sont employés tout au long du rapport.

BASSIN : il s'agit de l'aire d'étude que concerne le projet de Livre Blanc et non l'unité géographique que l'on entend habituellement par le mot.

Région de Paris (ou Parisienne) : il s'agit des départements de Paris, des Hauts-de-Seine, du Val de Marne, de la Seine Saint-Denis, des Yvelines, de la Seine-et-Marne, du Val d'Oise, de l'Essonne. Anciennement la Région était appelée District.

Couronne : il s'agit non pas de la périphérie de la Région de Paris, mais d'une autre dénomination du Bassin Parisien comme il est entendu par le projet de Livre Blanc, par référence à la forme qu'elle dessine sur la carte, en "couronne" autour de la région centrale.

la région de Paris est exclue du milieu où elle s'insère : 12.000 km^2 groupant 9 millions d'habitants sont comptés à part, le Livre Blanc devant seulement retenir une couronne de 97.000 km^2 peuplée de 7 millions d'habitants.

Pour calmer certaines susceptibilités, on en est venu à parler de schémas des régions du Bassin Parisien. La promesse a été implicitement donnée de ne point provoquer l'effacement des circonscriptions de programme au bénéfice de quelque super-région. Mais les mots eux-mêmes se rebellent contre l'usage abusif que l'on veut en faire : il est impossible de parler de régions dès lors que les départements sont incités à rejeter au second plan la solidarité régionale censée les unir à d'autres. Le risque est clairement apparu au cours de la campagne pour le référendum du 27 avril : on a vu la Sarthe marquer son désengagement vis-à-vis des Pays de la Loire, pour rechercher une "constellation" plus parisienne.

D'entrée de jeu, nous découvrons que le projet soumis à notre réflexion comporte un inconvénient : celui de favoriser les incohérences, d'une part au sein du milieu naturel en disjoignant le centre du Bassin de sa périphérie, d'autre part au sein des régions en livrant les parties de leur espace à des destins séparés.

Le Bassin tel qu'il nous est présenté constitue une région d'étude. Nous l'admettons volontiers, mais la preuve qu'une réalité naturelle, beaucoup plus puissante, veut accéder au premier plan nous est donnée par les allusions faites aux contrées du Nord-Est et au département de la Manche. Par ailleurs, l'administration des ressources en eau devenue, comme le montre la création des agences de Bassin, la préoccupation des pouvoirs publics, plaide avec vigueur pour que nous pensions à l'avenir à de véritables systèmes de régions qui ne soient pas contrariés par le tracé de limites artificielles.

UN PROBLEME POSE EN TERMES DEMOGRAPHIQUES

Les auteurs du schéma d'aménagement de la région de Paris comme ceux du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien sont au moins d'accord sur les hypothèses démographiques fondamentales : en 1985, la première devrait compter 11,6 millions d'habitants et le second entre 8 et 9 millions. En l'an 2000, dans un Bassin de 25 millions d'habitants pris cette fois dans son ensemble, la couronne devrait compter pour 11 millions, ce qui en laisserait 14 au District.

Les hypothèses ont-elles des chances de recevoir confirmation ? C'est à la lumière des résultats du recensement de mars 1968 qu'il est possible de voir si le "pari" naguère lancé par Paul DELOUVRIER - 14 millions d'habitants au maximum sur le territoire du District à la fin du siècle-est pour le moment susceptible d'être tenu.

L'an dernier, pour une population globale de 16.076.000 âmes, la Région de Paris en groupait 9.251.000 et le reste du Bassin 6.825.000.

Une certaine satisfaction est explicable : alors qu'entre 1954 et 1962 la population des quinze départements de la couronne a progressé selon un taux moyen annuel de 0,8 %, entre 1962 et 1968 ce taux a atteint 1,17 %, soit une accélération d'environ la moitié de la progression observée pendant la précédente période intercensitaire.

Mais admettons que le rythme de croissance de la couronne ait atteint son palier. Répété pendant dix-sept années jusqu'en 1985, il se traduirait à cette date, sans les "intérêts démographiques composés", par une augmentation globale de la population de l'ordre de 20 % : autrement dit, la couronne aurait 8,16 millions d'habitants, guère plus que le minimum retenu à l'heure des hypothèses.

On doit regretter que ces observations n'aient pas leur place dans le projet de Livre Blanc, car elles ouvriraient un chapitre de nature à constituer un appel à la vigilance qu'en commun, habitant ou non en région parisienne, nous devrions observer.

Lorsque les modifications à notre propre schéma directeur nous ont été soumises, votre rapporteur a déjà souligné une donnée importante du dernier recensement : la périphérie de la Région s'accroît plus vite que celle-ci en moyenne. La fourchette de cet accroissement périphérique s'ouvre entre ces deux extrêmes : avec 1.474.521 habitants, les Hauts-de-Seine ont atteint une progression de 6,7 % en six ans, et l'Essonne avec 674.157 habitants une progression de 40,6 %.

Dans une recherche de cohérence entre les perspectives d'aménagement du Bassin et de la région de Paris, il faut souligner que cette tendance nettement marquée à l'éloignement du centre de la capitale saute en quelque sorte les limites administratives de la région pour se manifester sur le territoire du Bassin.

L'exemple le plus frappant à cet égard est celui de la ville de Creil, dans le département de l'Oise, qui est passée de 48.675 habitants en 1962 à 66.546 en 1968 ; de 3,3 % par an entre 1954 et 1962, le rythme de croissance de la ville a doublé entre 1962 et 1968, puisqu'au cours de la dernière période il a atteint 6,8 %. Encore s'agit-il de Creil seule et non de la zone d'urbanisation rapide où elle se situe ; les chiffres de densification de cette zone doivent évidemment s'ajouter à ceux concernant la ville.

Nous permettra-t-on de signaler un autre exemple ? C'est celui du canton de Méru, dans l'Oise, à une cinquantaine de kilomètres de Beauvais. De prime abord, ce canton ne semble pas apporter d'élément de réflexion intéressant : milieu d'industrialisation ancienne - le travail du corozo y fut longtemps actif - Méru a réussi sa mutation : en 1968, il totalisait 6.504 habitants contre 5.733 en 1962.

Certes, avec un accroissement annuel de 2,1 % Méru est loin de rattraper la progression de Creil. Cependant il se développe toutes proportions gardées plus vite que la zone d'appui de la Basse-Seine qui a suivi un rythme de 1,4 % et guère moins vite que la vallée de la Loire-Moyenne, accusant pour le Bassin Parisien, le rythme record de 2,3 %.

De ces constatations, il ressort que le taux moyen global de 1,17 % établi sur la base des chiffres départementaux rend mal compte de la réalité qu'elle présente sous un jour trop optimiste. Le Bassin peut fort bien compter 8 millions d'âmes en 1985, mais leur répartition sera mauvaise ; le développement en tache d'huile contre lequel nous voulons lutter sera en fait réalisé, de part et d'autre de la limite conventionnelle séparant le Bassin de la région de Paris.

Le schéma auquel nous avons consacré de longues heures de discussion ne retient-il pas qu'un certain nombre de villes de la couronne doivent tripler leur population avant la fin du siècle ? Cela, répétons-le, pour que celle du District soit contenue en-deça de 14 millions de personnes.

Prenons le cas d'Amiens. Le chef-lieu de la Picardie qui avait 136.713 habitants en 1968 devrait en avoir dans trente ans environ 400.000

L'hypothèse est raisonnable. Ayant suivi le rythme de croissance des agglomérations importantes de la couronne entre 1954 et 1968, soit une progression de 44 % en quatorze ans, Amiens peut effectivement tripler le chiffre de sa population avant 2000. Toutefois une réflexion prudente prenant seulement en compte la période 1962/68 est aussi raisonnable. Or, si Amiens devait s'arrêter au rythme de 2,11 % l'an, tenu entre les deux recen-

sements, il n'atteindrait en 2000 qu'environ 250.000 habitants. On serait loin du compte ! Un semblable écart d'hypothèse est applicable à l'ensemble des villes de la couronne.

Ainsi donc, nous devons admettre que tant du point de vue de la localisation des densités que du point de vue du développement urbain, l'évolution démographique à l'intérieur du Bassin Parisien n'est guère de nature à nous rassurer. Disons-le franchement : nous sommes inquiets.

UN PARTI MAL PARTI

Pour briser la tendance à l'urbanisation diffuse de Paris, nous avons posé pour principe que son développement devrait désormais s'effectuer le long de quatre axes majeurs : la Seine en aval et en amont de Paris, l'Oise, la Marne.

Il est clair que pour réussir à faire triompher ce parti, les axes majeurs dont la tête se trouve dans l'agglomération parisienne doivent trouver leur prolongement au-delà des limites de notre région ; sinon ils n'ont plus le caractère d'axes et ne méritent plus d'être appelés ainsi.

Qu'advient-il sur le terrain ? Nous savons que Creil constitue une amorce sérieuse de développement sur l'Oise, et que la population fixée dans le périmètre d'étude du schéma d'aménagement de la Basse Vallée de la Seine a augmenté en six ans de 8,91%.

Mais, observée avec davantage d'attention, l'évolution se révèle beaucoup moins satisfaisante. En amont de Creil, l'influx économique et par conséquent démographique diminue rapidement. Et il en va de même le long de la Basse Vallée de la Seine, puisque derrière une moyenne rassurante, les taux de croissance particuliers aux trois agglomérations principales diminuent d'est en ouest entre les 2 derniers recensements ; Evreux a atteint 15,02%, Rouen 12,21% et Le Havre 9,71%.

On ne saurait trop insister sur le fait qu'en raison de la disposition rayonnante des axes, la distance qui les sépare à leur origine est relativement courte : le risque d'assister à une interférence de leurs épaississements et, par conséquent, au colmatage des espaces interstitiels n'est pas illusoire. De plus, avec la formation occasionnelle d'axes nouveaux et non prévus au schéma, comme celui que l'autoroute en direction d'Orléans et de Tours favorise, celui encore que l'aéroport de Roissy, à 25 km de l'agglomération parisienne favorisera demain, la trame rayonnante tend à se resserrer et à offrir en quelque sorte des barreaux d'appui au colmatage.

Notre parti d'aménagement est-il un parti "mal parti" ? Nos craintes seraient moins vives si une même politique volontariste animait à la fois, au niveau de la stratégie globale, et la région de Paris et le Bassin Parisien.

STRUCTURES ET POINTS D'APPUI

Le projet de Livre Blanc contient cette phrase :

"Le parti d'aménagement esquissé à l'origine attribuait un rôle privilégié aux secteurs d'appui de la Basse-Seine, de l'Oise et de l'Aisne, de la Loire-Moyenne et du Nord de la Champagne, et aux neufs centres régionaux". Ceux-ci sont les suivants : Rouen, Le Havre, Caen, Le Mans, Tours, Orléans, Troyes, Reims et Amiens.

Mais, constatent les auteurs du projet "les moyens que l'Etat peut consacrer à la politique d'équipement et d'aménagement ne sont pas illimités". Ils retiennent que l'Etat doit faire financer de grandes opérations comme l'ensemble portuaire du golfe de Fos et la liaison Mer du Nord-Méditerranée.

Aussi le document propose-t-il un ordre de priorités dans lequel la Basse Vallée de la Seine et la Vallée de la Loire-Moyenne sont inscrites en tête, la Seine en amont de Paris, l'Oise et l'Aisne venant en second rang.

Force est de le constater : sinon dans la lettre, tout au moins dans l'esprit survient une discordance sensible entre notre schéma et les lignes générales du schéma en cours d'étude pour le Bassin Parisien.

Certes, les deux inspirations se rejoignent pour faire de l'aménagement de la Basse-Seine une opération prioritaire. Or, la cause n'est-elle point entendue ? La valeur stratégique du site est telle que les forces de développement y convergent pour ainsi dire naturellement.

Quant à la vallée de la Loire-Moyenne que recherchent les activités légères et les résidences, elle mérite l'attention des urbanistes. Cependant il n'apparaît point qu'elle puisse jouer un rôle majeur dans une recherche d'aménagement fondée sur la participation à l'équilibre économique du continent, tout au moins dans un proche avenir. Le complexe Nantes-St-Nazaine ne jouera vraiment un rôle international que lorsque la Basse-Seine sera saturée, ce qui suppose d'abord une expansion très forte de la Communauté Européenne. En outre, la mise en valeur du plateau continental exigera du temps. Toutefois, il faut savoir qu'une commission de la C.E.E. cherche à déterminer par une exploration systématique des innovations susceptibles d'intervenir dans les industries électrique et mécanique, celles qui pourraient déboucher sur un renforcement de l'appareil industriel de Nantes et Saint-Nazaire.

LE ROLE PRIMORDIAL DES TRANSPORTS

Cependant le problème de Paris est un problème immédiat. La région de Paris et les régions du Bassin doivent unir leurs démarches pour obtenir l'amélioration la plus prompte possible de la Seine en amont de la capitale et la réalisation de la liaison fluviale entre la Seine et le système rhénan afin de donner à l'ensemble interrégional une véritable "épine dorsale". Les pouvoirs publics ne peuvent entreprendre tout en même temps. Selon le cas, il convient de déterminer si les modalités nouvelles du financement des autoroutes avec le concours des capitaux privés ne peuvent s'appliquer aux voies d'eau, ou si l'appel à la Banque Européenne d'investissement ne peut être envisagé. Les Allemands, notons-le, ont obtenu l'appui de cette institution internationale pour les travaux de canalisation du Main entre le Rhin et le Danube.

Le projet de Livre Blanc n'insiste d'ailleurs pas assez sur le rôle des transports. Il est pourtant évident qu'ils interviennent de manière décisive dans le modelage régional en raison des modalités qu'ils favorisent. Sur les neuf centres désignés pour concourir à la mise en place du schéma futur, quatre, Le Havre, Rouen, Troyes et Reims sont intéressés par les axes fluviaux. Mais le "carrefour de Champagne" ne doit pas seulement sa situation privilégiée à l'avenir de la voie d'eau. C'est aussi un carrefour de voies terrestres : de Paris en direction de l'Est ; de la Grande-Bretagne par le futur tunnel sous la Manche en direction de la Seine et de l'Europe Centrale. Et puisqu'il est, en même temps souhaitable que de grandes liaisons autoroutières contournent l'agglomération parisienne au lieu d'y pénétrer, une voie de la Côte de la Manche en direction de Poitiers inscrit Caen et Le Mans sur son tracé, une voie se raccordant à l'autoroute Paris-Bruxelles à la hauteur de Bapaume, pour orienter le trafic de la Ruhr sur la Basse-Seine, inscrit Amiens sur le sien. D'une manière plus générale une grande voie de rocade côtière inscrite depuis les Pays-Bas sur la carte européenne contribuerait puissamment dans sa traver-

sée de l'espace français à l'organisation du Bassin Parisien.

Pour une réussite optimum du parti global d'aménagement tous les types de liaisons routières sont utiles : les voies de rocade comme les voies radiales ou transversales. Et si les secondes doivent concourir à l'expansion rapide des régions de la couronne grâce au rayonnement de Paris, les troisièmes n'en auront pas moins une grande importance en fonction des choix d'aménagement qui seront définis.

Parmi les transports il ne faut pas omettre les moyens qui permettent la transmission des messages, administratifs ou économiques. C'est pourquoi la modernisation du réseau de télécommunications - téléphone et télex - est l'une des conditions de l'animation du Bassin.

LE DOSSIER DES VILLES NOUVELLES

Les villes nouvelles prévues dans la région parisienne ne sont-elles pas une promesse de concurrence pour les centres du Bassin que nous venons pour la plupart de citer ? La question s'est explicitement posée à propos de l'opération urbaine prévue au Sud de Mantes. Satellite de la métropole rouennaise, Le Vaudreuil pouvait, assurait-on, redouter cette opération. Le débat s'est apaisé depuis que la décision a été prise de la limiter pour le moment à une urbanisation résidentielle légère.

Considéré dans son ensemble, le dossier des villes nouvelles ne doit pas soulever d'inquiétude parmi les responsables de la couronne. Il y a d'abord le fait que leur nombre a été réduit à cinq. Il y a ensuite leur but qui consiste à organiser le tissu diffus de la grande banlieue par une série de polarisations. "Le jeu de la concurrence serait faussé si l'on en venait à faire des villes nouvelles de la région parisienne des pôles d'activités importants, plutôt que les centres de restructuration de la banlieue qu'elles devraient être avant tout", relevons-nous dans le document soumis à notre examen.

Restructurer la banlieue, qu'est-ce à dire ? Si les villes nouvelles ne deviennent pas des pôles d'activités... Nous construirons des cités dortoirs qui, du double point de vue humain et social, seront moins intéressantes que l'horizon infini des pavillons.

Les ensembles urbains nouveaux doivent être véritablement des villes qui satisfassent l'individu, à la fois sur le plan de la résidence, des loisirs et du travail. Il convient donc qu'ils aient une fonction dans le domaine des activités économiques. Il n'y a rien d'extraordinaire à ce qu'une compétition se développe entre ces villes et les centres du Bassin Parisien. Il appartient à ceux-ci d'affirmer leurs vocations. Tout de même le fait que les autorités de la région de Paris aient décidé de ne plus engager de nouvelles opérations d'urbanisme après les cinq villes pour lesquelles les procédures sont en cours, doit rassurer les responsables de la promotion des régions du Bassin. C'est bien la preuve que nous n'avons pas l'intention d'attirer de la population extérieure.

Il faut le souligner notre politique urbaine n'a pas d'autre ambition que d'assurer logement et emploi aux Parisiens. Rappelons qu'entre 1962 et 1968 l'excédent de naissances sur les décès qui se traduit par un accroissement naturel de la population s'est élevé par an en moyenne à 67.000 personnes. En admettant même que cet excédent diminue d'un tiers pour la totalité des années restant à courir jusqu'à la fin du siècle, le nombre des Parisiens "fils de Parisiens" appelés d'ici ce terme à la vie, s'élèverait à environ 1.300.000. N'est-il pas nécessaire pour répondre à l'accroissement de la population, de prévoir la création d'emplois secondaires ? Il convient d'autant plus d'en retenir l'intérêt que déjà le taux d'activité dans notre région n'est pas suffisant.

En évoquant le problème de la concurrence, le projet devrait équitablement faire la part du reste de la province, car celui-ci, avec les métropoles d'équilibre, comptera de plus en plus dans la distribution des emplois.

LE PARTAGE DES VOCATIONS

Aborder le chapitre des vocations de la capitale et des régions qui l'entourent conduit à retenir un premier point : les effets de la politique de décentralisation industrielle sur le Bassin Parisien. Entre 1954 et 1968, ces effets ont été vigoureux puisque 54 % des opérations de décentralisation - 200.000 emplois sur un total national de 390.000 - sont intervenues au bénéfice de la couronne.

La politique menée avec un incontestable succès pour les régions du Bassin a entraîné un renversement de la tendance démographique : entre 1860 et 1946, elles ont perdu 800.000 habitants ; entre 1946 et 1968, elles en ont regagné 1,1 million.

Mais les responsables du Bassin doivent retenir que le "réservoir" de l'agglomération parisienne n'est pas inépuisable et que ce serait d'ailleurs une erreur de vouloir poursuivre la position dans le secteur secondaire au-delà de limites raisonnables, car trop affaiblir l'agglomération irait à l'encontre des besoins communs dans le cadre européen. Pour retenir une évaluation chiffrée, signalons que 25 % seulement des emplois à créer dans le Bassin d'ici à 1985 proviendront de la décentralisation.

Nous faisons volontiers nôtre la remarque de l'Association d'Etudes Parisienne pour l'Aménagement régional : les 1.700.000 salariés de l'industrie parisienne ne dépassent pas ceux de Turin et Milan réunis, et pas davantage ceux de la Ruhr, au nombre de 2 millions, encore moins ceux de la vaste zone urbaine du Sud de l'Angleterre, qui atteignent l'effectif de 6 millions. Disperser le complexe parisien serait néfaste pour l'économie nationale.

C'est pourquoi, si elles veulent continuer leur redressement, et nous y avons intérêt en considération de notre postulat démographique, les régions de la couronne doivent secréter elles-mêmes leur avenir industriel. C'est une raison supplémentaire pour qu'elles appuient les démarches de notre région relatives à la réalisation de l'ensemble de la stratégie axiale : ainsi sera facilitée l'expansion de villes importantes situées à proximité, comme Soissons, Saint-Quentin, Reims. Plus de telles villes seront importantes, plus elles auront de pouvoir attractif pour les entreprises de niveau international : il est nécessaire de créer de grands centres d'emploi, afin d'aboutir à une variété et à une mobilité suffisante de la main d'œuvre.

Cette dynamique que nous considérons comme la seule permettant la conciliation des intérêts de notre région et de ceux du Bassin - tous concourant à l'intérêt national - suppose qu'un taux d'activité différent du taux retenu pour 1985 soit recherché : il sera pour la couronne, prévoit-on, de 39,6 % soit de 0,6 % seulement supérieur à celui de la France entière. Il conviendrait, en considération des exemples fournis par les contrées du Monde fortement urbanisé de retenir un taux plus élevé, de l'ordre de 44 % à 45 %. La même remarque doit d'ailleurs s'appliquer à la Région Parisienne elle-même.

On peut se demander s'il est regrettable ou souhaitable que 49 % des opérations de décentralisations réalisées durant les deux dernières décennies se soient disséminées parmi de petites localités de moins de 5.000 habitants. Pour reprendre une expression qui a fait fortune, est-ce que tous "les secrets de la compétitivité" sont bien observés ? L'insertion de l'entreprise dans un milieu insuffisant a des répercussions sur la productivité.

Si les régions du Bassin doivent se donner des villes de plusieurs centaines de milliers d'habitants, elles doivent également se doter d'un schéma solide d'armature urbaine. En promouvant grâce à des équipements à

finalité économique ou sociale un choix de centres secondaires, elles disposeront de meilleurs massifs d'ancrage. L'idée, n'est d'ailleurs pas absente du projet soumis à notre examen, puisqu'ayant précisé l'intervention des centres principaux dans l'œuvre d'aménagement, il retient : "... dans le reste de la couronne du Bassin Parisien, ce sont des villes isolées, le plus souvent de taille moyenne (celles dont la population se situerait entre 20.000 et 100.000 habitants en 1985) qui devront jouer ce rôle d'animation et de desserte économique pour les espaces ruraux privés d'une armature urbaine".

Le chapitre des vocations régionales comporte un second point : la répartition des activités tertiaires entre Paris et la couronne. A ce propos le projet de livre blanc admet "qu'un écart important se maintiendra inévitablement avec la province, la croissance de la capitale s'appuyant principalement sur le développement des activités tertiaires, tandis que dans la couronne, comme du reste dans l'ensemble de la France, les emplois nouveaux seront en premier lieu créés dans l'industrie".

Quelles sont au sujet du tertiaire les masses en présence ? Pour le Bassin Parisien, la proportion d'emplois tertiaires par rapport à la population employée, qui était de 36,5 % en 1962, atteignait 38,2 % en 1968. En 1962, cette proportion était pour la région de Paris, de 54,3 %.

Il n'est pas douteux que les emplois réputés nobles resteront toujours dans ce milieu de caractère exceptionnel que constitue la capitale. Les contraindre à s'en éloigner sous la menace d'asphyxie n'apporterait rien ni au Mans ni à Reims. C'est Berne, Zürich, Francfort ou Bruxelles qui serait en chaque occasion le gagnant. Les villes nouvelles de la région de Paris sont susceptibles de retenir un tertiaire tenté par une localisation étrangère et nous en faisons le motif principal de leur intérêt.

La couronne du Bassin Parisien a d'autant moins de raisons d'attendre du tertiaire supérieur un supplément de croissance que désormais les métropoles d'équilibre participent à la compétition, et en réclament une part suffisante pour tenir le rang auquel nous les voyons élevées.

On ne pourra par ailleurs éviter que le développement des moyens de transport ultra-rapides tels que l'aéro-train ne favorise sur le plan des fonctions de commandement la Capitale : il risque d'accentuer la dissociation entre "la tête et les membres" de beaucoup d'entreprises. Cette dissociation sera commandée par le coût élevé du transport qui opérera une sélection entre la catégorie des managers et le reste de la population active.

Sauf exceptions par conséquent, - il peut s'en trouver de remarquables -, le Bassin bénéficiera surtout de tertiaire "au ras du secondaire". Mais cette situation sera de moins en moins dévalorisante, à mesure que le secondaire s'enrichira de qualifications techniques élevées.

Si le projet de Livre Blanc fait état des répercussions que l'aéroport de Paris-Nord aura sur l'aménagement du Bassin Parisien, à la limite de la région de Paris et de la Picardie, ces répercussions sont manifestement sous-estimées. Selon certains spécialistes, des infrastructures aériennes de cette ampleur auront sur l'occupation du territoire le même effet que les grands ports maritimes au siècle dernier.

Il est admis que dans un temps plus ou moins rapproché, toutes les marchandises valant plus de deux dolars au kilo, soit 11,80 francs, seront transportées par avion. Compte tenu qu'à l'heure actuelle les articles de mécanique valent en moyenne 20 francs le kilo, il se dégage toute une partie de ce fret pour la voie aérienne.

La concentration des emplois résultant de l'implantation de Paris-Nord sur le plateau de Roissy en France intéressera, nous dit-on, de 50.000 à 100.000 personnes. Les spécialistes encore avancent le chiffre de 70.000 emplois...

Mais il faut tenir compte de la concentration industrielle que favorisera l'aéroport. Avec la chaîne des inductions qui va des services aux entreprises aux services exigés par les personnes - et ici intervient l'appareil commercial de distribution - il est clair que, familles comprises, plusieurs centaines de milliers d'habitants nouveaux sont à prévoir dans un espace directement en contact avec l'agglomération parisienne.

Qu'avant la fin du siècle, le troisième aéroport international du Bassin vienne à son tour s'agréger à notre région, les chances de réussite de son schéma seront gravement compromises. En vérité le déséquilibre démographique serait effrayant si la région parisienne n'était qu'une oasis au milieu du désert. Nous exagérons à peine. En 1968, le taux d'urbanisation de la couronne était de 58 % alors que celui du reste de la France était de 67% et celui de la région parisienne de 96 %. Et encore le taux moyen de 58 % ne traduit-il pas la situation de certains cantons, qui apparaissent en taches blanches sur une carte des densités.

C'est à notre sens un motif supplémentaire pour demander la réalisation rapide des axes radiants prévus par le schéma directeur de la région de Paris. Il faut qu'ils puissent se révéler assez vite générateurs d'implantations, afin que s'en dégagent des phénomènes d'animation grâce auxquels Paris nourrira sa propre activité.

Nous ne saurions trop souscrire à l'idée d'un renforcement des relations routières en direction de Troyes et de Chaumont afin qu'une jonction commode soit assurée avec les voies internationales du "carrefour de Champagne", Outre l'utilité de ce renforcement pour la desserte des villes importantes de la couronne, il est de nature à favoriser le desserrement de l'agglomération parisienne vers l'Est, dans une direction où les forces naturelles de développement sa manifestent le moins.

Cette stratégie est indispensable, si l'on veut rattacher les économies régionales du Nord et de la Lorraine aux économies du Bassin Parisien ; autrement, dans une Europe qui aura achevé son processus d'intégration, elles glisseraient dans le champ de constellations rivales. Il en résulterait un sérieux "manque à animer" pour notre capitale.

"Tout autant que sur la région parisienne, chacune des régions de la couronne est ouverte sur des univers extérieurs, régions et métropoles d'équilibre voisines, pays de l'Europe du Nord-Ouest", relève-t-on dans le projet de Livre Blanc. Il est facile d'inverser la proposition : tout autant que chacune des régions de la couronne, la région parisienne est ouverte sur des univers extérieurs. Mais il convient d'ajouter : les courants d'influence peuvent aussi bien courir dans un sens que dans l'autre.

On parle maintenant du schéma des régions du Bassin Parisien. Mais il fut un moment question du schéma du Bassin, celui-ci apparaissant aux yeux de quelques-uns comme une super-région. Le virage a été heureusement pris à temps pour qu'une formule centralisatrice, ignorante de la vocation particulière de chaque composante de l'ensemble, n'aboutisse à des effets contraires à ceux voulus par l'aménagement du territoire.

Dans cet inventaire des vocations, la Haute-Normandie, en quelque sorte drainée par la Basse Vallée de la Seine, apparaît avec sa puissante originalité.

De plus en plus, elle sera l'auxiliaire indispensable de la région de Paris. Pour ne retenir qu'un seul exemple, celui des besoins en béton de l'agglomération, les techniciens estiment qu'ils se situeront en 1985 entre 75 et 80 millions de tonnes. Or, à cette époque, du fait de l'épuisement des sites du Bassin, il faudra tirer les agrégats de la mer, si ce n'est des grands fleuves d'Afrique et d'Amérique. Puisque le ciment sera produit en milieu portuaire pour faciliter l'exportation d'une partie des tonnages fabriqués, nous aurons dans la zone de l'estuaire de la Seine, estiment encore les techniciens, de puissantes centrales à béton pour alimenter les chantiers de la région parisienne.

Cependant la Basse-Seine qui va de plus en plus tirer de sa situation maritime des occasions de puissance, ne peut être soumise aux mêmes critères de réflexion que le reste de la couronne du Bassin. Ici, au point de rencontre de l'économie européenne et des marchés mondiaux, la recherche prospective exige le choix de mesures différentes. La Basse-Seine a au surplus quelques raisons de revendiquer des éléments de tertiaire noble. Son caractère de carrefour du commerce maritime international le lui recommande. Londres est à la fois capitale et grand port, Rotterdam à la fois métropole et grand port, Paris à la fois capitale et métropole échappe à la fonction de port océanique.

Dans l'hypothèse d'un aménagement rapide de l'Oise et de l'Aisne, la Picardie participera à l'évolution de la Haute-Normandie. En effet, une rencontre de l'économie maritime est susceptible de gagner progressivement la voie fluviale avec l'occupation des zones riveraines par des activités utilisatrices de moyens de transport lourds. Avec l'apparition des narives porte-chalands - le premier entre en service dès la fin de cette année - des échanges sans rupture de charge vont s'établir entre les régions médianes des Etats-Unis par le Mississipi et le continent européen. Il est à craindre que la voie rhénane n'ait dans la compétition une sérieuse avance sur la séquanienne...

La chance économique de la Basse-Seine et de la Région Parisienne liée à l'existence de voies fluviales navigables ne devrait pas être limitée dans l'espace. A cet égard, les objectifs proposés par le projet de Livre Blanc paraissent excessivement timides et la solution du canal à grand gabarit qui doit unir le bassin de la Seine à l'Alsace, à la Lorraine et au-delà au canal Rhodanien et à la Rhénanie est beaucoup trop vaguement évoquée.

Une décision prise dans ce sens à moyen terme aurait le double avantage d'accélérer le développement de l'Est Parisien (Région et Bassin) et de hisser au niveau de l'Europe la notion de l'aménagement du territoire. Un équilibre des trafics vers le cœur du continent par le Rhin, le Rhône et la Seine paraît éminemment souhaitable.

Dans un chapitre précédent de notre analyse, nous avons évoqué pour une échéance plus lointaine les chances de nature à modifier le destin de la Loire. Ces perspectives peuvent être plus aisément prises en considération dans le cadre régional tel qu'il existe à présent que dans un cadre plus vaste où la diversité des problèmes joue fatalement contre une véritable prise de conscience de chacun d'eux.

LA PRESENCE UNIVERSITAIRE

Le projet de Livre Blanc dénonce l'excès de croissance de l'enseignement supérieur dans la région parisienne, il retient que pour 100 étudiants originaires de la région, 130 places sont disponibles dans les universités de celle-ci contre 60 seulement dans les cinq universités de la couronne. Il en tire la conclusion suivante : n'implantons pas d'ensembles universitaires dans les villes nouvelles de la région de Paris, et organisons la décentralisation des implantations dans l'ensemble du Bassin.

En réalité ce ne sont pas tant les établissements qu'il importe de décentraliser à l'intérieur de celui-ci, que les étudiants... qui en sont originaires ! On a calculé que si les universités du Bassin retenaient tous leurs étudiants, la fréquentation y augmenterait immédiatement de 60%, et les effectifs passeraient de 39.000 à 65.000.

Nous le proclamons avec force : les étudiants parisiens doivent pouvoir trouver non loin de leur domicile les équipements correspondant au type de leur formation. Et l'avantage justement est de pouvoir les répartir entre des unités de dimensions moyennes où chacun trouvera une meilleure ambiance de travail et de sérénité. Ces unités seront en même temps des foyers d'animation intellectuelle dans les disciplines qu'ils illustreront et de ce fait ils contribueront à renforcer la personnalité des villes nouvelles.

A titre de référence, signalons que pour une population de 55 millions d'habitants, la Grande-Bretagne dispose de quarante quatre universités. La moyenne est donc d'une université pour 1,2 million d'habitants.

Il conviendrait de rechercher pourquoi les unités de la couronne ne sont pas davantage attractives pour les étudiants. La jeunesse de ces unités - à Rouen, à Amiens, à Reims... - est-elle en cause ? Offrent-elle la gamme des spécialités attendues aux deuxième et troisième cycles ? Mais des spécialisations du dernier cycle correspondent-elles aux ambitions d'un nombre suffisant d'étudiants ?

La solution nous paraît pour une part résider dans l'institution d'une politique de l'enseignement à l'échelon international. Dans un rapport rédigé au nom de la commission de l'énergie, de la recherche et des problèmes atomiques du Parlement de Strasbourg, M. HOUGARDY estime qu'il sera de la sorte possible de répondre aux exigences de l'intégration. Au nom de la Commission politique, M. TRIBOULET préconise la création au sein de la Communauté Européenne d'instituts de recherche groupant plusieurs chaires.

Peut-être conviendrait-il que chaque université s'assignât quelques vocations spécifiques en relation avec les dominantes économiques de la région, et qu'elle informât le milieu universitaire international

Sachons que la loi récente d'orientation de l'enseignement supérieur pose parmi les principes fondamentaux une large autonomie des établissements en matière pédagogique, administrative et financière. Leurs conseils ont donc maintenant la possibilité d'engager les pourparlers susceptibles de permettre des accords de large coopération.

UN ESPACE INDIVISIBLE

Est-ce que la décision de dresser un schéma directeur d'aménagement du Bassin Parisien n'a pas été prise pour répliquer à l'initiative du District d'en établir un pour lui-même ? Voilà qui expliquerait ce découpage tout de même assez étonnant d'une zone d'étude circulaire autour de nos départements.

La voie choisie qui consiste à opposer deux aires d'études l'une à l'autre ne peut qu'alimenter d'inutiles autant qu'injustifiés ressentiments. Nous disons bien inutiles : ceux-ci font perdre de vue la réalité de données élémentaires. C'est ainsi que les activités du secteur tertiaire dans le Bassin Parisien sont de même poids que dans le reste de la province. Au surplus, il n'y a jamais de développement automatique : de leur côté les villes de la couronne doivent jouer un rôle d'animation et de promotion.

Oui, le découpage de la couronne relève beaucoup trop de l'esprit de géométrie. La notion de départements exogènes taille dans le vif d'un tissu régional à peine formé et contredit toute la politique qui veut établir des structures intermédiaires entre l'Etat et les départements. La Manche, les Ardennes sont rejetées hors de leur région avec le poids des incertitudes qui en résultent pour l'avenir.

Disjoindre le cœur de l'Ile de France de l'ensemble géographique dont la vieille province est le centre fait perdre de vue des données essentielles dont on ne peut pourtant sans inconvénient ignorer l'existence.

Nous avons relevé que la Communauté Européenne s'intéresse aux conditions qui pourraient permettre le renforcement industriel de la région de Nantes et de Saint-Nazaire. Nous avons noté les répercussions éventuelles de ce renforcement sur la zone d'appui de la Loire-Moyenne.

La connaissance de semblables faits, devons-nous souligner sans aucun esprit de vanité, est plus courante à Paris qu'à l'extérieur.

Mais surtout la notion même de Bassin est estompée. Et nous ne lisons nulle part dans le projet de Livre Blanc qu'un parallélisme existe entre cet élément du système hydrographique français et le Bassin de Londres.

A plusieurs reprises, dans ce rapport, nous avons insisté pour une mise en ordre de l'espace qui tienne compte de l'intégration européenne en marche. Mais il est d'abord indispensable que cette mise en ordre s'inscrive dans le schéma général de la France dont la Délégation à l'Aménagement du Territoire a entrepris la préparation. Ainsi les concordances seront-elles réalisées.

Dans les perspectives qui nous sont ouvertes, on ne saurait non plus oublier ce que l'on appelle "les faits porteurs d'avenir". Avec le développement jamais arrêté des échanges mondiaux s'établiront des conditions favorables à l'intégration des auxiliaires du commerce.

Il est certain que les navires porte-chalands, qui entreront en service à partir de 1971 et qui auront une vitesse de 33 nœuds, supérieure à celle du paquebot "France", perdraient le bénéfice de cette coûteuse vitesse en escales multiples. Rotterdam, et surtout Le Havre du fait de sa position face à l'ouverture sur l'Atlantique sont indiqués pour recevoir ces navires. Les conditions nautiques de Londres et de Southampton sont moins favorables et de plus, dans une perspective à long terme, la puissance économique des zones économiques qu'ils desservent sera moindre que celle de l'ensemble continental européen. La Basse-Seine a donc toute chance de devenir l'échangeur du commerce maritime britannique.

En outre, le Bassin Parisien côtoie par ses limites occidentales la technologie anglaise, à bien des égards remarquable. Largement concentrés dans le Sud-Est, en raison de l'industrialisation récente du Sussex et du Hampshire, ses instruments sont en quelque manière coincés entre Londres et le rivage ; n'oublions pas qu'à la différence de l'agglomération parisienne, l'agglomération londonienne vient pratiquement jusqu'à la mer. Que les circonstances politiques soient favorables et un débordement de potentiel de production bénéficiera à une large partie de nos régions du Nord-Ouest et de l'Ouest. Cherbourg et la presqu'île du Cotentin que l'exclusion de la Manche de la définition du Bassin Parisien a rejetés lors de l'étude, joueraient dans la bonne hypothèse un rôle important de lien.

Si nous avons quelque raison de regretter le démembrement du Bassin Parisien sur le plan des études, avec les erreurs de perspectives que pareil démembrement implique, nous avons toute raison de rappeler l'éloignement des délibérations où nous sommes demeurés jusqu'à ces dernières semaines. Pareille situation ne peut que favoriser des erreurs graves d'appréciation : il est fâcheux, par exemple, de donner à penser que des Parisiens puissent avoir leurs activités professionnelles dans les villes de la couronne, à une heure et demie ou deux heures de train de leur domicile.

Certes, il n'existe pas de cloison étanche entre les différentes équipes d'urbanistes et de sociologues ; les auteurs du schéma de Paris et du futur schéma du Bassin ont eu assez de contacts pour éviter des incohérences trop graves entre les deux travaux.

Cependant rien ne vaut le concours actif des forces vives à des entreprises de ce modèle. Par les ouvertures qu'ils possèdent sur d'innombrables milieux leurs représentants disposent des éléments d'appréciation que les spécialistes en une discipline ne possèdent pas toujours. Nous pouvions apporter ce concours. On ne l'a point recherché.

Puisse-t-il n'être pas trop tard pour faire triompher une certaine forme de réalisme ! Considérées de Paris, les réalités en devenir du Bassin Parisien confèrent aux études d'aménagement une dimension qu'autrement elles n'ont point.

AVIS DU COMITE CONSULTATIF ECONOMIQUE ET SOCIAL (15.10.1969)

Le Comité Consultatif Economique et Social de la Région Parisienne,

- Vu l'article 2 du décret du 25 novembre 1967 portant création du Comité Consultatif Economique et Social de la Région Parisienne,

- Vu la demande d'avis formulée le 14 avril 1969 par M. le Préfet de la Région Parisienne sur le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien,

Adopte le rapport présenté par M. Gilbert GAUER au nom de la Commission des schémas des structures.

CONCERNANT LES LIMITES DE L'ETUDE

Considérant que le rôle du C.C.E.S. se limite à examiner la concordance du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien avec le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Parisienne,

Considérant l'aire géographique concernée,

Prend acte du choix des départements qui la composent,

Souhaite que la Région Parisienne, cœur du Bassin Parisien, soit plus étroitement associée aux études de son milieu géographique.

CONCERNANT LA POPULATION

Considérant que l'évolution des données démographiques récentes permet de prévoir le doublement, sauf pour un certain nombre de villes, de la population du Bassin Parisien (1) aux environs de l'an 2000, et qu'elle semble faire apparaître un accroissement un peu plus rapide de la couronne intérieure du Bassin contiguë à la Région Parisienne,

Souhaite que toutes mesures utiles concernant le développement du Bassin Parisien et assurant le succès du Schéma Général d'aménagement de la France, soient prises pour que la population de la Région Parisienne, en fonction de l'évolution du Bassin Parisien (1), ne dépasse pas 14 millions d'habitants en 2000.

En conséquence rappelle que les perspectives démographiques à la base du schéma directeur supposent le doublement de la population du Bassin Parisien (1) et si possible le triplement de la plupart des grandes villes de sa périphérie.

---

(1) Région Parisienne exclue

CONCERNANT LE PARTI D'AMENAGEMENT ET LES POINTS D'APPUI DU DEVELOPPEMENT

Considérant que les auteurs du projet de Livre Blanc affirment qu'il ne constitue pas un schéma directeur du Bassin Parisien, mais un élément d'étude et de discussion,

Considérant que le document propose un développement prioritaire de la Basse Vallée de la Seine et de la Vallée de la Loire-Moyenne et ensuite seulement de la Seine en amont de Paris, de l'Oise et de l'Aisne et enfin des neuf centres régionaux,

Insiste sur la nécessité de pousser au maximum les centres régionaux à devenir des pôles d'attraction pour la population des régions considérées autour desquels s'organiserait une hiérarchie urbaine cohérente.

Demande que soit tenu compte des remarques des assemblées parisiennes sur l'importance des vallées de l'Oise et de la Marne comme axes d'urbanisation, notamment en fonction de la Communauté Economique Européenne, sans pour autant réduire l'importance des espaces verts et accentuer la continuité de fait avec la Région Parisienne,

Rappelle que les cinq villes nouvelles prévues par le Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Parisienne ne visent pas à attirer la population du "Bassin Parisien" ou de la Province, mais uniquement à restructurer la Région Parisienne et à accueillir de plus en plus une population composée de Parisiens "fils de Parisiens",

S'étonne qu'on puisse imaginer l'édification de nouvelles cités-dortoirs sans zones d'activités et sans équipements universitaires.

CONCERNANT LES ACTIVITES

Considérant le taux d'activité prévu pour le Bassin Parisien,

Rappelle que pour la région parisienne le C.C.E.S. estime que le taux d'activités qui est actuellement de 46,5 % pourrait ne pas régresser jusqu'aux 42 % indiqués dans le Livre Blanc, mais seulement atteindre à environ 45 % et se demande si les responsables du Livre Blanc n'ont pas sous-estimé eux aussi le taux d'activités du Bassin Parisien.

CONCERNANT LA PRESENCE UNIVERSITAIRE

Considérant l'importance des facultés et collèges universitaires pour l'animation et le développement des villes,

Souhaite que les Universités du Bassin Parisien soient assez attractives pour retenir les étudiants originaires du Bassin, et accueillir le cas échéant les étudiants de la Région Parisienne qui seraient attirés par les enseignements spécifiques de ces Universités ou par leurs conditions de travail.

Mais rappelle que la Région Parisienne doit aussi voir ses villes importantes bénéficier de la présence

universitaire afin de répondre aux besoins de sa population,

Attire l'attention des Pouvoirs Publics sur l'intérêt d'une déconcentration de l'Université à l'intérieur de la région parisienne dans les villes où les étudiants trouveraient les conditions optimum de travail, de logement et de loisirs, notamment dans les villes nouvelles.

CONCERNANT LES TRANSPORTS

Considérant le rôle primordial qu'une organisation générale des transports doit tenir dans l'aménagement du Bassin Parisien,

Souhaite que la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Est de la France soit retenue comme l'axe majeur du développement du bassin,

Estime que pour réaliser les liaisons rapides et fréquentes par transports en commun qui sont nécessaires entre Paris et les principales villes du Bassin, il convient par priorité d'utiliser les infrastructures ferroviaires existantes qui sont susceptibles d'être modernisées et perfectionnées.

Insiste sur la prise en considération indispensable de la valeur structurante des liaisons autoroutières radiales et transversales et des voies de rocade inscrites dans un schéma européen.

CONCERNANT LES TELECOMMUNICATIONS

Considérant le rôle primordial des liaisons téléphoniques et du réseau télex pour le développement des activités économiques dans le Bassin Parisien,

Regrette que le Livre Blanc ne contienne aucun élément constituant une prise en considération de la nécessité de moderniser et de compléter les équipements.

CONCERNANT LES PROBLEMES DE L'EAU

Considérant l'importance toujours grandissante des problèmes de l'eau dans la civilisation urbaine et industrielle,

Demande que le Comité de Bassin Seine-Normandie soit appelé sur ceux-ci à formuler son avis.

*

* *

Le Comité Consultatif Economique et Social forme le vœu que s'instaure un climat de compréhension à l'égard de la Région Parisienne, l'une des régions françaises aux prises avec ses difficultés économiques, sociales et humaines. La Région Parisienne est convaincue que la réussite de son aménagement dépend largement de l'expansion des autres régions et singulièrement de celles du Bassin Parisien.

Le Comité Consultatif Economique et Social souhaite que les perspectives ouvertes par la Communauté Economique Européenne et l'élargissement éventuel des solidarités européennes soient retenues dans toute étude d'aménagement.

Le Comité Consultatif Economique et Social fonde de grands espoirs sur l'élaboration d'un schéma général d'aménagement de la France.

Adopté par l'Assemblée à l'unanimité moins 4 abstentions.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU DISTRICT

RAPPORT

présenté au nom de la Commission des Plans, Programmes et Projets, par M. Michel GIRAUD

AVANT-PROPOS : HIER - AUJOURD'HUI - DEMAIN

La volonté d'aménagement du territoire national d'une part, de Paris, sa région et son bassin d'autre part, se résume en quelques dates récentes essentielles.

1955 : Premiers textes relatifs à la décentralisation

1961 : Création du District de la Région Parisienne

1963 : Approbation par le Parlement du choix des 8 métropoles d'équilibre

1964 : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne

- des perspectives d'aménagement des vallées de la Seine (Amont - Aval), de la Marne et de l'Oise étaient dégagées dans un souci de desserrement cohérent

1966 : Institution d'un "Groupe Interministériel d'aménagement du Bassin Parisien"

- un parti d'aménagement s'appuyant sur les grandes vallées ("zones d'appui") et les villes de plus de 100.000 habitants ("centres régionaux") était esquissé.

1969 : Projet de Livre Blanc du Bassin Parisien.

en même temps que

Modifications du Schéma Directeur de la Région Parisienne (les deux études s'avérant d'ailleurs particulièrement interférentes et complémentaires).

Il est heureux qu'un effort tout particulier ait été entrepris depuis quelques années pour chercher à sortir

de cette vieille et stérile querelle PARIS-PROVINCE qui a servi de thème à bien des discours et bien des déclarations du Palais Bourbon jusqu'à la Canebière, la rade de Brest et le pont de Kehl, tout au long des décennies précédentes et qui n'était en réalité que la conséquence inévitable d'une conjoncture de stagnation en matière d'Aménagement et d'Equipement.

Philippe LAMOUR a raison d'affirmer que :

"Paris et la Province ne se valoriseront que par leur développement réciproque dans un équilibre économique et démographique satisfaisant".

L'étude des Schémas Directeurs de Paris et de la Région Parisienne a fait apparaître clairement les multiples difficultés à surmonter au sein de la Région capitale en matière d'habitat, d'emploi, de circulation, de grands équipements, etc.

Chercher à solutionner toutes ces difficultés dans le seul cadre de la Région Parisienne, c'est accepter de prendre tous les risques de gigantisme et de saturation du site.

Or, le but essentiel de l'Aménagement n'est-il pas plutôt de créer un cadre de vie supportable et des conditions d'efficacité et de compétitivité économique ?

Aussi, est-on amené à considérer que l'osmose Paris-Province est de plus en plus nécessaire et vitale, et, dans la mesure où l'on veut éviter toute solution de continuité, cette osmose ne peut se faire que par filtration au travers du Bassin Parisien.

Comment ne pas vouloir dans ces conditions, qu'une confrontation permanente, systématique et dépassionnée des points de vue soit délibérément engagée et poursuivie tant au niveau des autorités administratives qu'à celui des élus quand il s'agit de rechercher et de définir les meilleures conditions d'existence et de devenir des femmes et des hommes d'aujourd'hui, de leurs filles et de leurs fils de demain, qu'ils habitent Paris, St-Denis, Rambouillet, Orléans ou Montélimar.

Confronter des points de vue c'est :

- échanger des idées
- inventorier des points d'accord
- solutionner les divergences en n'oubliant jamais que la vérité est rarement d'un côté ou de l'autre, mais le plus souvent quelque part entre les propositions qui s'affrontent.

... cela s'appelle aussi faire de la politique et la recherche du mieux-être des hommes en est la plus noble forme.

C'est cette confrontation des points de vue que votre rapporteur s'est efforcé d'amorcer entre la première Commission du Conseil d'Administration du District de la Région Parisienne et le Secrétaire Général permanent du Groupe Interministériel d'aménagement du Bassin Parisien, M. Michel LACHAIZE, ainsi que les responsables des zones d'appui du Bassin Parisien auxquels il tient à renouveler ses très vifs remerciements.

- Ne serait-il pas extrêmement dangereux, en effet, de s'en tenir de part et d'autre à des options d'aménagement qui ne s'avèreraient pas parfaitement cohérentes entre elles ?

- Certains de nos collègues n'ont-ils pas souhaité, dès 1965, que la définition d'une politique d'aménagement du Bassin Parisien constitue un préalable à l'examen du Schéma Directeur de la Région Parisienne ?

- Ne sommes-nous pas nombreux aujourd'hui à regretter parfois que la terminologie utilisée :

"Région Parisienne" pour le cœur même du Bassin Parisien

"Bassin Parisien" pour la couronne de la Région Parisienne

ne conduise à un certain trouble des esprits que confirme d'ailleurs le fait que le pointillé qui sépare l'une de l'autre sur toutes les cartes administratives a souvent correspondu, jusqu'à présent, au "no man's land" du silence lorsqu'il n'était pas celui de l'incompréhension ?

Il s'agit donc d'exprimer une volonté formelle du véritable dialogue, dans un climat de réciproque sincérité entre la Région Parisienne et la D.A,T.A.R., avec, bien entendu, la participation réelle des élus.

C'est ce dialogue qu'il faut délibérément établir et pousser ensuite plus avant afin que soient définis en commun et admis de part et d'autre les meilleurs critères de cohérence et que soient dégagées les solutions qui en découlent pour un aménagement rationnel et harmonieux du très vaste Bassin Parisien et de son cœur très intégré , la Région Parisienne, dont il ne peut être séparé.

Une telle volonté ne peut que faciliter la recherche des conditions de mieux-être de toutes les populations qui vivent aujourd'hui, de toutes celles, beaucoup plus nombreuses encore, qui vivront demain dans ce très vaste cercle de 200 km de rayon ayant Paris pour centre.

C'est cette volonté de dialogue qui peut et doit notamment se manifester aujourd'hui puisque nous avons l'honneur d'accueillir parmi nous M. Jérôme MONOD, Délégué Général à l'Aménagement du Territoire.

Ainsi grâce à ces échanges que chacun de nous souhaite désormais permanents seront progressivement résolus les problèmes de choix, de priorité ou d'équilibre qui nous apparaissent les plus préoccupants, qu'il s'agisse notamment des perspectives démographiques, de la répartition des emplois, de la complémentarité des villes nouvelles de la Région Parisienne et des villes de la couronne, du Schéma des grandes liaisons autoroutières et routières ou de la politique générale d'implantation des universités nouvelles.

*

* *

REMARQUES PRELIMINAIRES

Pour plus de clarté, votre rapporteur s'est efforcé d'établir le travail de synthèse qu'il a l'honneur de vous présenter au nom de la Première Commission unanime en respectant l'ordre des chapitres du Livre Blanc du Bassin Parisien dont les titres sont les suivants :

I — Le parti d'aménagement du Bassin Parisien

II — La population et les emplois

III — Les activités économiques

IV — L'organisation urbaine

V – Les réseaux de transports

VI – L'enseignement supérieur

VII – Les loisirs

VIII – Les ressources rares

A l'occasion de chacun de ces chapitres, il s'est astreint à dégager :

1) Les caractéristiques essentielles de la Région Parisienne, en regard du problème considéré, telles qu'elles sont apparues aux auteurs du document.

2) les perspectives que ceux-ci formulent en fonction de l'évolution du Bassin Parisien à court terme (quelques années) ou moyen terme (1985),voire, dans certains cas, à échéance de l'an 2000.

A l'occasion de chacun de ces chapitres, il s'est efforcé de formuler un certain nombre de réflexions ou suggestions qu'il souhaite voir prises en considération dans le cadre du dialogue constructif désiré dont l'opportunité apparaîtra de plus en plus évidente au fur et à mesure que les problèmes d'aménagement du Bassin Parisien seront abordés et confrontés avec ceux de l'aménagement de la Région Parisienne.

I – A PROPOS DU PARTI D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

– Définitions

Sans revenir sur l'ambiguïté de la terminologie utilisée, ambiguïté que nous avons soulignée dans notre avant-propos, rappelons pour la clarté des débats, que, selon les auteurs du projet, le Bassin Parisien se définit comme l'espace dans lequel Paris exerce une influence dominante, dans un rayon de 200 km environ autour de la Capitale, c'est-à-dire la Région Parisienne avec plus de 9 millions d'habitants sur 12.000 km^2 et une couronne composée de 15 départements (Oise - Aisne - Somme - Marne - Aube - Yonne - Loiret - Eure-et-Loir - Loir-et-Cher - Indre-et-Loire - Sarthe - Orne - Calvados - Eure - Seine-Maritime) comptant près de 7 millions d'habitants répartis sur 97.000 km^2.

Nous précisons tout de suite que, pratiquement, l'étude réalisée ne concerne en fait le plus souvent que ces 15 départements de la couronne qui bénéficient généralement de l'appellation "Bassin Parisien", le District Parisien – c'est-à-dire l'ensemble des 8 départements, compris Paris, qui constituent le cœur du Bassin Parisien et que nous avons l'habitude de désigner sous l'appellation "Région Parisienne" – n'étant pris en considération par les auteurs du projet que lorsque ceux-ci énoncent des statistiques comparatives ou formulent des craintes à l'égard de ce qui leur apparaît comme des risques de "colonisation" de la couronne du Bassin Parisien par Paris.

Cette précision traduit notre regret le plus sérieux que nous expliciterons au fil de nos réflexions.

– Les limites de la zone d'étude

Certes, il est possible de formuler quelques réserves quant aux limites extérieures de la zone d'étude.

Pourquoi l'avoir voulu si grande ?

N'eut-il pas été préférable de s'en tenir aux limites des régions traversées par la Seine et ses affluents en excluant notamment la Basse-Normandie et les pays de la Loire ?

Si, par contre, du fait de l'expression de certaines volontés (en Basse-Normandie par exemple) ou de la prise en considération de certains intérêts, il est effectivement apparu qu'il fallait en élargir les limites, pourquoi ne pas avoir mieux respecté celles des régions de programme actuelles afin d'éviter d'inutiles difficultés administratives ou politiques et sans préjuger pour autant du découpage régional susceptible de résulter d'une réforme que beaucoup souhaitent ?

Pourquoi avoir notamment exclu du périmètre d'étude les Ardennes et la Haute-Marne au risque de favoriser l'existence de coupures économiques alors même que le projet fait état, à plusieurs reprises, de l'osmose effectivement nécessaire entre le Bassin Parisien et les grandes régions industrielles de l'Europe Occidentale ?

Pourquoi ne pas avoir inclu dans le périmètre d'étude le département de la Manche, alors même qu'à propos des loisirs, les auteurs précisent qu'une coopération active entre la Région Parisienne et les régions voisines pour établir et réaliser des projets en commun, serait souhaitable : il s'agit notamment des "Côtes de la Manche" et plus particulièrement du Cotentin (p. 104).

Le souci très louable d'aborder dans son ensemble le vaste problème des loisirs désormais considéré "comme un droit au même titre que le droit à l'éducation ou à la santé" et non plus comme un luxe, ne conviait-il pas à englober également l'Indre et le Cher ?

Ne sont-ce pas, cependant, ces considérations qui ont conduit M. le Délégué Général à l'Aménagement du Territoire à déclarer dans son discours du 27 octobre dernier, prononcé à Amiens, devant la C.O.D.E.R. de Picardie, que "les départements prétendus oubliés seront réintégrés dans l'application des politiques définies pour le Bassin Parisien et dans la mise en œuvre des orientations retenues et cela dès la préparation du VIe Plan, c'est-à-dire dès l'année 1970" ?

Augmenter les limites conduit à augmenter les délais d'études dit-on. Les responsables de la zone d'appui Nord-Champagne n'ont-ils pas été contraints pourtant d'établir des relations très suivies, permanentes, avec le département des Ardennes ?

Ce ne sont là toutefois que des réserves à propos desquelles une libre discussion fait apparaître le partage des avis.

Il est certain qu'il est difficile d'envisager l'aménagement du Bassin Parisien hors du cadre d'un schéma d'aménagement de la France.

Il est également certain qu'il est difficile d'établir un schéma d'aménagement de la France autrement qu'en réalisant un travail de synthèse à partir de projets de schémas d'aménagement régionaux.

- Intégration de la Région Parisienne dans le Bassin Parisien

Notre regret est beaucoup plus sérieux dans la mesure même où il s'exprime de façon unanime lorsque nous constatons que tout n'a pas été entrepris pour garantir une parfaite intégration de la Région Parisienne et du Bassin Parisien se traduisant, au niveau des options essentielles, par une très souhaitable cohérence.

Il est certain que la stratégie de développement définie dans le Schéma Directeur pour la Région Parisienne et dans le projet de Livre Blanc pour le Bassin Parisien repose sur un choix identique de modalités d'aménagement qui s'appellent :

1) le refus de radioconcentrisme qui entraîne inévitablement l'expansion en tache d'huile,

2) la sélection d'axes préférentiels de développement qui permettent une concentration des efforts en vue d'une meilleure irradiation économique et sociale.

Par contre, au-delà de la similitude des principes directeurs, les options résultant de l'application de ceux-ci pour le Bassin Parisien telles qu'elles sont proposées dans le projet, ne nous paraissent pas toujours tenir compte suffisamment de celles auxquelles les circonstances ont donné force d'antériorité pour la Région Parisienne.

Le choix de la vallée de la Basse-Seine comme première zone d'appui ne se discute pas. Il n'est pas discutable.

Par contre, autant que Paris, le Bassin Parisien mérite d'être rééquilibré à l'Est car c'est à l'Est qu'est l'Europe, et plus particulièrement celle du Marché Commun.

Dans ces conditions, l'aménagement de la vallée de l'Oise et de l'Aisne et, surtout celui de la vallée de la Seine, en amont de Paris, dont il n'est d'ailleurs pas question, ne devraient-ils pas avoir priorité sur celui de la vallée de la Loire-Moyenne qu'il est d'ailleurs souhaitable de "protéger des implantations industrielles massives" (p. 108) ?

Et Troyes ! considérée comme ville isolée dans une zone relativement faible dont l'économie n'est actuellement que modestement florissante ne mérite-t-elle pas un meilleur sort que celui qui consiste à en faire la capitale du Parc National de la Forêt d'Orient dans le cadre d'une politique d'aménagement suffisamment volontariste ?

N'a-t-il pas fallu d'ailleurs entreprendre récemment une étude pour resituer les problèmes du secteur de Troyes et constituer à cet effet une commission locale compétence ?

"Tout choix fait pour Paris comporte un choix solidaire pour le Bassin Parisien" précisait le rapport de la C.N.A.T. de 1966.

- C'est aussi et très précisément notre avis.

II – A PROPOS DE LA POPULATION ET DES EMPLOIS

Deux problèmes essentiels sont posés :

- d'une part celui des hypothèses démographiques à échéance de 1985 et de l'an 2000,
- d'autre part, celui de la canalisation des poussées démographiques dans l'ensemble du Bassin Parisien.

1. Hypothèses démographiques

Un certain nombre d'évaluations, déjà différentes les unes des autres, avaient été réalisées avant le recensement de 1968.

Celui-ci infirma les prévisions considérées comme les plus crédibles et fit apparaître des infléchissements de tendances.

Les experts de la statistique démographique se remirent donc à l'ouvrage... et le résultat de leurs travaux fut que les écarts entre les hypothèses les plus éloignées à l'échéance de 1985, se creusèrent sensiblement, faisant apparaître entre les chiffres limites, une différence de près de 1.000.000 d'habitants pour la Région Parisienne, soit une marge d'erreur de près de 10 % ce qui est considérable et d'autant plus troublant qu'à échéance de l'an 2000 les diverses évaluations demeurent sensiblement cohérentes entre elles.

En effet, si la population totale du territoire national est de l'ordre de 70 à 72 millions d'habitants en l'an 2000, chacun s'accorde à considérer que, dans ce cas, ce qu'on appelle, à tort d'ailleurs, le pari de M. DELOUVRIER, serait confirmé : le plafond de 14 millions d'habitants en Région Parisienne pourrait être pratiquement atteint et la population de la couronne du Bassin Parisien correspondant à la zone d'étude actuellement prise en considération serait d'environ 11 millions d'habitants.

Par contre, si la population totale du territoire national n'est que de l'ordre de 65 millions d'habitants en l'an 2000, il est certain que celle de la Région Parisienne ne sera que de 13 millions d'habitants au maximum, celle de la couronne du Bassin Parisien devant se situer autour de 10,2 millions - 10,5 millions.

Ces deux raisonnements recueilleront l'assentiment des divers spécialistes. Malheureusement des distorsions existent à la date intermédiaire de 1985 qui constitue pourtant une échéance prospective capitale en fonction de laquelle les fourchettes d'estimation doivent être précisées au maximum afin d'éviter toute erreur grave dans le cadre de la politique d'aménagement.

Dans le premier cas : 70/72 millions de Français en l'an 2000 correspondent à environ 60/62 millions en 1985, et les évaluations de 14 millions en Région Parisienne et 11 millions dans la couronne à échéance de l'an 2000, cohérentes entre elles, impliquent une hypothèse plus voisine de 12 millions que de 11,5 millions pour la Région Parisienne à l'échéance de 1985 et d'environ 8,8 millions pour la couronne du Bassin Parisien à la même date.

Dans le deuxième cas : 65/67 millions de Français en l'an 2000, perspective effectivement plus probable compte tenu de l'évolution des tendances, correspondent à environ 55/57 millions en 1985 et les évaluations de 13 millions en Région Parisienne et 10,2/10,5 millions dans la couronne à échéance de l'an 2000, cohérentes entre elles, impliquent une hypothèse effectivement voisine de 11,5 millions pour la Région Parisienne à échéance de 1985 et d'environ 8,3 millions pour la couronne du Bassin Parisien à la même date.

La fresque régionale n° 2 part d'une hypothèse de population nationale de 57,5 millions environ en 1985 se situant dans une perspective de 65 millions d'habitants en l'an 2000, voire légèrement plus, sous réserve que la France n'ait pas à subir de cataclysme d'une part, et n'engage aucune politique nataliste d'autre part.

A partir de cette hypothèse nationale, deux évaluations sont envisagées pour la Région Parisienne :

- la première, correspondant à une hypothèse basse

  (• le taux de fécondité reste légèrement décroissant pour se stabiliser vers 1985

  • les soldes migratoires et l'immigration étrangère restent faibles et tendent vers 0)

  fait apparaître une évaluation de 11,1 millions d'habitants pour la Région Parisienne en 1985.

- la seconde, correspondant à une hypothèse haute

(• le taux de fécondité cesse de décroître

• les soldes migratoires et l'immigration étrangère sont plus importants)

fait apparaître une évaluation de 11,9 millions d'habitants pour la Région Parisienne en 1985.

La densification démographique de la Région Parisienne n'est un but en soi pour personne. Le gigantisme et la saturation démographique seront toujours des obstacles graves pour ne pas dire insurmontables au souci d'humanisation des politiques d'aménagement.

Il n'en est pas moins vrai que de la justesse des évaluations dépend la valeur et l'équilibre des programmes d'équipements envisagés.

Dans ces conditions, il apparaît souhaitable et urgent que les points de vue concernant l'évolution des taux de natalité et des mouvements migratoires soient confrontés afin que les fourchettes d'évaluation soient resserrées aussi bien dans l'intérêt de la Région Parisienne que dans celui de la couronne du Bassin Parisien. Il est également nécessaire que ces fourchettes soient ensuite régulièrement contrôlées et ajustées par rapport aux hypothèses nationales et en fonction de l'évolution des tendances.

C'est donc dans un contexte aux dimensions de la Nation que doivent être définies, précisées et périodiquement vérifiées les enveloppes de populations sectorielles les plus vraisemblables à échéance de 1985 en fonction d'une politique démographique objectivement prise en compte et respectée au niveau de l'aménagement du territoire.

2. Canalisation des poussées démographiques dans l'ensemble du Bassin Parisien.

Compte tenu du parti d'aménagement adopté, il apparaît nécessaire que les poussées soient canalisées en fonction des points forts et des axes préférentiels qui seront définitivement choisis.

Ainsi le projet de Livre Blanc, prévoit-il effectivement un taux d'accroissement annuel se situant entre 2,08 et 2,39 % pour l'ensemble des 4 zones d'appui contre 0,90 à 0,62 pour le reste de la couronne.

Ainsi le projet de Livre Blanc prévoit-il également que la population globale des 9 villes de plus de 100.000 habitants passera de 1.724.000 à 2.700.000 voire 3.000.000 en 1985.

L'expression de ces volontés est parfaitement logique de même qu'il est logique de souhaiter et de faire en sorte que les huit métropoles d'équilibre actuelles progressent dans des proportions également importantes, leurs populations respectives devant se situer à la fin du siècle, entre le double et le triple de leur population actuelle, exception faite peut-être pour Strasbourg et Lille pour lesquelles sont envisagés les coefficients 1,5 et 1.8.

Malheureusement, dans l'état actuel des choses, seule des 4 zones d'appui la vallée de la Loire-Moyenne, qui au demeurant ne nous apparaît pas spécialement prioritaire, bénéficie d'un rythme de progression démographique s'inscrivant dans la fourchette escomptée pour les zones d'appui (+ 2,32 % par an entre 1962 et 1968) les trois autres zones progressant selon un rythme sensiblement inférieur (voisin de 1,50 % par an).

Parmi les villes de plus de 100.000 habitants Le Havre, Troyes et Amiens progressent selon un taux

annuel égal ou inférieur à 2 % (Caen, Tours et Orléans progressent sensiblement plus rapidement).

De plus, ce qui est plus grave encore :

- du fait que la "localisation des établissements décentralisés ne s'est pas toujours effectuée de façon satisfaisante" (p. 44),

- du fait que de nombreuses entreprises décentralisées se sont installées selon un processus empirique dans les communes rurales généralement voisines des limites de la Région Parisienne dont beaucoup d'industriels ont recherché la proximité,

on est amené à constater la densification anarchique de certaines zones interstitielles ainsi que la croissance disproportionnée par rapport à leur dimension originelle et à leur capacité d'accueil de certaines agglomérations petites ou moyennes de la frange.

(Un exemple frappant est celui de la ville de Creil qui s'est développée selon un taux de 6,8 % entre 1962 et 1968, passant de 48.675 habitants à 66.546 habitants).

De telles constatations vont à l'encontre des règles définies dans le cadre d'une stratégie d'aménagement basée sur la réalisation de points forts, de zones d'appui et d'axes préférentiels.

Le radioconcentrisme et le développement en doigts de gants ou en tache d'huile, raisonnablement refusés par les aménageurs, se trouvent concrétisés dans les faits, contre leur propre volonté.

Il y a là un risque grave de remise en cause des options initiales qui nous autorise à faire état d'une certaine inquiétude et à souhaiter que des méthodes d'incitation suffisantes soient rapidement envisagées pour que l'aménagement du Bassin Parisien se réalise comme il est voulu, de façon harmonieuse et humaine et non pas comme il risquerait de s'engager si sa densification démographique s'accommodait de l'anarchie, c'est-à-dire de façon incohérente et inhumaine.

Ces méthodes d'incitation doivent être notamment dégagées

a) de la politique des équipements (et plus particulièrement sur le plan des équipements de superstructure).

b) de l'adaptation du régime des aides au développement régional afin de favoriser une répartition démographique conforme aux options d'aménagement du territoire.

III – A PROPOS DES ACTIVITES ECONOMIQUES

C'est volontairement que nous lions nos réflexions relatives au problème des emplois à celle que nous inspirent les perspectives de répartition de ceux-ci en fonction des diverses activités économiques.

1) Les hypothèses de taux d'activité

- Une première observation concerne les hypothèses de taux d'activité en Région Parisienne. Les auteurs du projet retiennent le chiffre de 42,9 % à échéance de 1985 : il nous apparaît utile de rappeler qu'à l'occasion du rapport sur le schéma directeur de la Région Parisienne notre assemblée a estimé que la réduction

progressive du taux d'activité ne pouvait atteindre les hypothèses les plus basses avancées, c'est-à-dire 43,1 % en 1985 - 42,8 % en l'an 2000.

Le rapporteur précise : "Le taux d'activité de la population de la Région Parisienne est susceptible de connaître dans les années à venir des influences souvent contraires, mais qui ne semblent pas devoir entraîner une diminution aussi sensible".

Le Conseil d'Administration du District et le C.C.E.S. sont d'ailleurs tombés d'accord pour retenir un taux sensiblement supérieur se situant entre 44 et 45 %.

2) Les effets de la décentralisation

- Une seconde constatation s'impose : celle qui est relative aux effets de la politique de décentralisation poursuivie depuis quelques années (cette constatation a d'ailleurs été formulée avec netteté et de façon très heureuse par le rapporteur du C.C.E.S.).

- Au cours des 14 dernières années, c'est-à-dire entre 1954 et 1968, 54 % des opérations de décentralisation ont été réalisées au bénéfice de la couronne du Bassin Parisien dans laquelle se sont implantés 200.000 emplois sur un total national de 390.000 (soit 51,3 %).

  De ce fait, le solde migratoire traditionnellement négatif (la couronne avait perdu 800.000 habitants entre 1860 et 1946) est devenu pour la première fois positif (+ 140.000 entre 1962 et 1968) et la croissance démographique moyenne annuelle est passée à 77.000 habitants supplémentaires par an (460.000 habitants au total entre 1962 et 1968).

- S'il est vrai que la politique de décentralisation doit être raisonnablement poursuivie, il faut cependant admettre que la couronne du Bassin Parisien ne doit pas tout attendre de la Région Parisienne :

  - du fait de la concurrence croissante entre les régions de la couronne et les régions qui lui sont extérieures,
  - du fait du tassement de la progression des implantations en Région Parisienne : 25 % seulement des emplois à créer dans la couronne du Bassin Parisien d'ici 1985 proviendront de la décentralisation.

  Comme le dit fort justement le Rapporteur du C.C.E.S., "Le réservoir de l'agglomération parisienne n'est pas inépuisable et ce serait d'ailleurs une erreur de vouloir poursuivre la décentralisation au-delà de limites raisonnables".

  "Disperser le complexe parisien serait néfaste pour l'Economie Nationale".

  Ceci implique que, de plus en plus, les points forts et les zones d'appui de la couronne du Bassin Parisien "secrètent" un nombre suffisant d'emplois, tout en recherchant "des complémentarités de production et de fonction avec la Région Parisienne et les univers extérieurs", ce qui revient à dire que la couronne du Bassin Parisien doit fournir la démonstration de son esprit créateur plus que de son pouvoir absorbant.

  C'est d'ailleurs plus particulièrement aux zones d'appui qu'il appartient de faire preuve de cet esprit créateur ce qui suppose, par contre, qu'elles puissent disposer, dans ce but, de certains moyens.

  A cet égard, on ne peut que regretter que le régime actuel des aides au développement régional tel qu'il apparaît sur la carte qui figure à la page 55 du document ne favorise pas leur développement économique de façon préférentielle et souhaiter qu'il soit revu dans cette optique.

- Sur le plan économique, l'objectif à poursuivre est celui qui consiste à "dynamiser" la couronne du Bassin Parisien et non pas celui qui consisterait à la saupoudrer.

3) La répartition qualitative des activités économiques

Un problème plus grave encore concerne la répartition même des activités économiques dans le Bassin Parisien.

La croissance très rapide des activités tertiaires (plus rapide que celle des activités secondaires) est un phénomène général (- et pas spécifiquement national -) consécutif à l'évolution de la société et du contexte économique qui est le sien.

Cette croissance est particulièrement sensible en Région Parisienne du fait de la multiplicité des vocations de la capitale. Dans le cadre de son rapport sur les orientations régionales du VIe Plan, notre Président a souligné les risques graves qui résulteraient d'une tertiarisation excessive - parfois clandestine - de la Région Parisienne.

Or, les auteurs du projet estiment que, d'ici 1985 le secteur secondaire pourrait devenir, en nombre d'emplois, l'activité prédominante de la couronne du Bassin Parisien alors qu'il ne l'est pas aujourd'hui.

Concernant la répartition des emplois entre les secteurs primaires, secondaires et tertiaires, ils proposent les hypothèses d'évolution suivantes :

	1962	1985
Secteur primaire	24,8 %	9 %
Secteur secondaire	37,0 %	47 %
Secteur tertiaire	38,2 %	44 %

Comment imaginer qu'une telle progression du secteur secondaire puisse s'envisager autrement que par une ponction dévitalisante, par transfert accéléré des activités secondaires de la Région Parisienne dont les déséquilibres internes, déjà préoccupants, seraient accentués.

Nous pensons, quant à nous, que si la politique de décentralisation doit être effectivement poursuivie, elle doit, par contre tenir compte de plus en plus des impératifs d'orientation et d'équilibre.

- certes il est nécessaire de faciliter le desserrement et le remodelage harmonieux de la Région Parisienne,

- certes il est éminemment souhaitable de rééquilibrer la Région Parisienne vers l'Est (notamment en matière de bureaux).

mais il est par contre indispensable, vital :

1) de garantir à la Région Parisienne un nombre suffisant d'emplois secondaires en rapport avec la répartition qualitative de sa population active résidente ;

2) d'épargner à la Région Parisienne une tertiarisation démesurée qui, non seulement accentuerait ses déséquilibres économiques et sociaux, mais, au-delà, deviendrait un facteur d'étouffement particulièrement grave.

Un raisonnement a contrario nous conduit à affirmer qu'une véritable politique de décentralisation conçue en fonction du respect des équilibres nécessaires consisterait à accélérer le desserrement et la décentralisation des activités tertiaires de la Région Parisienne sur la couronne du Bassin Parisien et sur l'ensemble de la France en limitant les déplacements des activités industrielles et plus particulièrement de celles qui peuvent se développer sans trop de nuisances en secteur fortement urbanisé.

Cet important problème suppose, plus que tout autre peut-être, l'existence réelle d'un dialogue permanent avec l'Aménagement du Territoire et nous invite à dire à M. le Délégué Général à l'Aménagement du Territoire :

"Soyez plus souple au niveau du secondaire en Région Parisienne.

"Facilitez au maximum la décentralisation du tertiaire dans la couronne du Bassin Parisien".

"Ainsi permettrez-vous, d'ailleurs, aux points forts et aux zones d'appui de la couronne de s'y développer harmonieusement puisqu'assurer, dans chaque secteur, le meilleur équilibre possible entre les emplois secondaires et les emplois tertiaires, c'est en fait offrir à chaque foyer la possibilité d'un double salaire".

Tel était, d'ailleurs, le sens de la recommandation formulée par la Commission nationale de l'aménagement du territoire dans son rapport :

"La politique de décentralisation a porté ses fruits dans le domaine industriel mais ceux-ci ont été largement compensés par la continuation de la croissance du tertiaire dans la capitale"...

..."L'effort devra porter davantage sur les emplois tertiaires"...

et, plus loin : ..."Afin de leur permettre d'accéder à une relative autonomie, il semble nécessaire de favoriser la création, dans les secteurs d'appui, d'emplois tertiaires".

IV – A PROPOS DE L'ORGANISATION URBAINE

Les grandes villes

Nous approuvons sans formuler de réserves les grandes orientations de développement et l'organisation urbaine envisagées pour les villes les plus importantes de la couronne du Bassin Parisien qui doivent en constituer les points forts et auxquelles un aménagement rationnel doit procurer un pouvoir attractif suffisant.

Nous retenons avec satisfaction que "dans tous les cas, la question doit être posée de la dimension optimale vers laquelle devrait tendre chaque ville, en fonction des données géographiques et économiques locales pour qu'elle reste à l'échelle de l'homme qui doit y vivre".

Les villes petites et moyennes

Nous approuvons également le souci de confier aux villes petites et moyennes de la couronne du Bassin Parisien et plus particulièrement à celles qui se trouvent isolées un "rôle d'animation et de desserte économique pour les espaces ruraux privés d'une armature urbaine" sous la réserve qu'une attention particulière soit portée aux possibilités financières des collectivités.

Le problème des villes nouvelles

Reste le problème important de l'équilibre à réserver entre les villes nouvelles de la Région Parisienne et les villes moyennes de la proche couronne ainsi que ses secteurs d'urbanisation préférentielle, problème à propos duquel on a parfois parlé, en province, de concurrence, voire d'incompatibilité...

On peut effectivement parler de "concurrence" à partir du moment où, nous trouvant en économie de marché, il existe en fait une situation concurrentielle pour les implantations industrielles. Il est bon d'ailleurs qu'il en soit ainsi.

La situation concurrentielle est une condition de la compétitivité et du dynamisme économique alors que la situation de monopole comporte un risque de confort statique pour celui qui en profite, de découragement passif pour celui auquel elle s'oppose.

Concurrence : OUI — Incompatibilité : NON — et l'exemple récent de la mise en réserve temporaire du projet de ville nouvelle de MANTES-Sud au bénéfice du développement de la ville nouvelle du Vaudreuil atteste de la préoccupation de la Région Parisienne de ne pas entraver la structuration de la couronne du Bassin Parisien.

(On peut cependant penser que la seule expansion de l'agglomération Rouennaise qui compte aujourd'hui 370.000 habitants et qui en prévoit en 1985 - 528.000 par simple prolongement du taux de croissance observé entre 1962 et 1968 - 638.000 si ce taux devait passer à 3 % par an à partir de 1968 "devrait constituer à elle seule l'élément essentiel du remplissage du Vaudreuil, sans que l'apport des populations de la Région Parisienne joue dans la réussite de cette ville nouvelle un rôle déterminant").

Ajoutons, d'autre part, que, du fait de la réduction du taux de croissance démographique de la Région Parisienne qu'a permis de constater le recensement de 1968, le programme de réalisation des villes nouvelles de la Région Parisienne prévu au schéma Directeur s'est trouvé sensiblement allégé, leur nombre passant de 8 à 5 pour ne pas dire 4.

(Notons d'ailleurs au passage que les esquisses figurant aux pages 70 et 71 du document confèrent à la ville nouvelle de TRAPPES un diamètre disproportionné par rapport à ceux de ROUEN, du HAVRE ou de CAEN).

Par contre, il n'est pas possible de ne pas ouvrir un débat de fond à partir du moment où les auteurs du projet précisent que "le jeu de la concurrence serait faussé si l'on en venait à faire des villes nouvelles de la Région Parisienne des pôles d'activités importants plutôt que les centres de restructuration de la banlieue qu'elles devaient être avant tout".

- Serait-ce restructurer la "Banlieue" que de construire des cités-dortoirs ?

- Comment concevoir ces villes nouvelles autrement que comme des pôles véritablement restructurateurs qui ne peuvent d'ailleurs mériter cette qualification et remplir cette mission que tout autant qu'ils seront conçus en fonction des impératifs humains et sociaux les plus élémentaires, c'est-à-dire qu'ils respecteront l'équilibre nécessaire entre l'habitat, l'emploi et les loisirs.

- Voudrait-on que ces villes nouvelles ne soient que de vastes parkings humains désertés le jour et où se fomenteraient les révolutions la nuit ?

- Serait-on disposé à accepter que ne soient jamais solutionnés les dramatiques problèmes de migrations journalières en Région Parisienne ?

Il semble clair, en effet, que ces villes nouvelles doivent répondre aux aspirations de l'homme sur le plan de la résidence et sur le plan du travail. Elles ne réaliseront cet objectif qu'à condition de remplir une fonction dans le domaine des activités économiques.

V – A PROPOS DES RESEAUX DE TRANSPORTS

Deux problèmes sont posés :

- d'une part, celui des axes et des réseaux de circulation,
- d'autre part, celui des conséquences de l'évolution technologique des moyens de transport.

1. Axes et réseaux de circulation

• Réseau fluvial : Plus que des options capitales, la réalisation de la liaison Seine-Est, c'est-à-dire la mise en communication de la Seine avec le réseau fluvial européen à grand gabarit via Nancy, et l'amélioration de la liaison Seine-Nord via la Belgique constituent des priorités économiques indiscutables.

Dans l'état actuel des choses, la desserte fluviale de l'Est de la France et de la Suisse, profite essentiellement aux ports de la Mer du Nord : Anvers - Amsterdam - Rotterdam. Il est éminemment souhaitable d'améliorer la position concurrentielle de l'ensemble portuaire de la Basse-Seine par rapport à ces grands ports : un tel objectif ne peut être atteint qu'à condition que soient réalisées les liaisons fluviales indispensables avec les régions de l'Est, c'est-à-dire en étendant vers l'amont le réseau de navigation à grand gabarit jusqu'à son rattachement à l'axe Rhin-Rhône.

C'est aussi la meilleure façon de permettre au Bassin Parisien de bénéficier d'une véritable "épine dorsale" économique.

• Réseaux ferroviaires : Le projet de Livre Blanc fait état de la nécessité d'adapter les horaires SNCF afin d'améliorer les liaisons radiales et intrarégionales par des programmes de "dessertes cadencées".

Nous ne pouvons que souscrire pleinement à cette idée. Les infrastructures existantes paraissent capables de faire face à des augmentations de trafic considérables. Vouloir donner aux transports en commun par voies ferrées une priorité absolue - et nous avons eu l'occasion de nous prononcer à maintes reprises dans ce sens - c'est effectivement commencer par étudier toutes les solutions susceptibles de rentabiliser les réseaux ferroviaires existants en décongestionnant au maximum les réseaux routiers actuellement mal adaptés aux exigences de trafic et aux impératifs de sécurité.

• Réseaux autoroutiers et routiers : L'amélioration du pouvoir d'absorption des réseaux ferroviaires et la densification de ceux-ci n'excluent pas, bien entendu, la réalisation d'équipements autoroutiers et routiers indispensables ; mais à leur égard se posent des problèmes de priorité et de programmation qui ne paraissent pas toujours solutionnés de façon satisfaisante... quand ils le sont.

"Selon que telle autoroute ou section d'autoroute sera construite en premier lieu et suivant tel tracé, la croissance prendra des allures bien différentes dans les régions traversées et celles qui ne le seront pas" (p. 72) affirment les auteurs du projet. Ils ont parfaitement raison.

Cependant, il n'est pas certain qu'ils aient encore raison lorsqu'ils suggèrent que les liaisons autoroutières Paris - Chartres - Le Mans et Paris - Orléans - Tours doivent revêtir un caractère prioritaire. Vouloir "équilibrer" la Région et le Bassin Parisien à l'Est , ne serait-ce pas faire en sorte d'accorder à l'autoroute de l'Est A 4 la priorité qu'elle mérite ?

Lorsque nous lisons que "la ville nouvelle de la vallée de la Marne sera accessible dans le courant du VIe Plan, par plusieurs voies autoroutières", nous ne pouvons faire autrement que de poser la question : "lesquelles" ? S'il s'agit effectivement des deux autoroutes que les élus unanimes réclament dans les plus brefs délais et dont la réalisation doit précéder celle des urbanisations prévues, c'est-à-dire l'A 4 et l'A 3, nous nous en réjouissons, mais n'y croyons plus guère.

S'il s'agit, par contre, de la seule autoroute qu'ils refusent unaniment, l'A 17, parce qu'ils la considèrent inacceptable à de multiples égards - et notre conseil d'administration s'est prononcé sans équivoque dans ce sens - nous confirmons notre opposition en réaffirmant notre volonté de voir l'autoroute A 4 bénéficier d'une priorité qui s'impose.

Au demeurant, et sur un plan général, nous demandons qu'un véritable schéma des liaisons autoroutières et routières du Bassin Parisien - radiales et intrarégionales - soit proposé et discuté rapidement.

Nous souhaitons, par contre, que celui-ci fasse apparaître nettement les priorités de programmation en fonction des options d'aménagement définitivement retenues et tienne compte des possibilités raisonnables de financement afin de ne pas multiplier et prolonger dans le temps des contraintes et des servitudes telles qu'elles compromettront exagérément le bien-être de deux ou trois générations sans pour autant garantir avec certitude le mieux-être des Français du XXIe siècle qui circuleront peut-être autrement qu'en automobile.

2. Conséquences de l'évolution technologique des moyens de transports

Il est vrai, en effet, que l'évolution technologique des moyens de transport sur laquelle les auteurs du projet insistent opportunément rend problèmatique toute étude prospective de circulation à moyen et à long terme.

Cette étude est même assurément plus délicate aujourd'hui, à échéance de l'an 2000, qu'elle l'eût été avant la dernière guerre à échéance de 1970, et c'est une raison suffisante pour être ambitieux en restant prudents.

A propos de l'étude du projet de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville de Paris, notre Conseil s'est prononcé favorablement sur un certain nombre d'options de liaisons rapides que son rapporteur a eu l'honneur de lui proposer et notamment, bien que les problèmes de pénétration dans Paris restent à résoudre, les dessertes des aérodromes parisiens et la liaison Orsay-Orly. L'occasion nous est donnée de confirmer nos prises de position antérieures en même temps que de souhaiter que soient établies ou densifiées certaines liaisons aériennes à moyenne distance entre les plus grandes villes du Bassin Parisien et les aérodromes parisiens ou ceux des régions voisines. Ainsi serait-il possible d'améliorer sensiblement la rapidité et la qualité d'un certain nombre de déplacements d'affaires.

Il n'est pas possible par contre, de considérer qu'à court terme, l'évolution technique des moyens de transport permettra de solutionner les problèmes de migrations alternantes à propos desquelles priorité doit être effectivement donnée aux transports en commun par voies ferrées dont les réseaux doivent être sensiblement améliorés en densité, rapidité et confort.

– Remarques :

1) - Choix de la localisation de l'aéroport Paris III

Les auteurs du projet suggèrent deux systèmes de solutions :

• ou bien la recherche d'une "plate-forme aussi proche que possible des grandes concentrations de population",

– et, dans ce cas, "c'est vers l'Ouest de Paris que l'on serait sans doute amené à décider de l'implantation de l'aéroport de Paris III" ;

• ou bien la formule d'un "aéroport d'éclatement plus éloigné avec un réseau étendu de liaisons",

– et, dans ce cas, "le Nord de la France pourrait présenter un certain nombre d'avantages".

Les deux suggestions ne nous satisfont guère :

– Dans le 1er cas, l'argument de rentabilité ne nous semble pas devoir être déterminant au point de ne pas tenir compte :

* ni d'une inévitable accentuation du déséquilibre de la Région Parisienne et du Bassin Parisien dans la mesure où une telle implantation entraînerait ipso facto et inexorablement une nouvelle poussée de leur développement vers l'Ouest,

* ni des graves conséquences qu'entraînerait l'existence de vastes zones de nuisances dans un secteur fortement urbanisé.

– Dans le 2e cas, il semble bien difficile qu'un aéroport implanté près de Lille puisse être baptisé "Paris III" et remplir toutes les missions dévolues à un tel aéroport.

Dans ces conditions, nous tenons à exprimer clairement notre désir de voir s'engager des études approfondies destinées à déterminer dans quelles mesures l'aéroport "Paris III" ne pourrait pas être localisé à l'Est de la Région Parisienne, à moyenne distance de la capitale, et, plus précisément peut-être, dans la moitié Sud du département de l'Aisne, c'est-à-dire dans le triangle de desserte de la Région Parisienne, de la zone d'appui des vallées de l'Oise et de l'Aisne et de la zone d'appui du Nord de la Champagne.

2) - Les télécommunications

Qu'il nous soit permis d'exprimer notre surprise et notre regret de constater le silence complet du projet de Livre Blanc à propos de la modernisation indispensable du réseau de télécommunications (téléphone et télex) qui constitue une des conditions essentielles au développement économique de l'ensemble du Bassin Parisien et de demander que nous soit précisé l'état actuel des études dans ce domaine.

VI – A PROPOS DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Il est fort opportun que les auteurs du projet de Livre Blanc aient réservé un long chapitre à l'examen de la situation universitaire dans le Bassin Parisien. Cet examen est d'ailleurs excellent dans sa partie analytique :

La sous-scolarisation universitaire de la couronne du Bassin Parisien, les déséquilibres de ses universités avec les villes et les régions dans lesquelles elles sont implantées, sont des faits indiscutables et fort regrettables, et les raisons multiples et complémentaires qui sont avancées pour justifier ces constatations méritent effectivement que l'on en prenne conscience et que l'on se préoccupe d'inventorier et de sélectionner les remèdes.

Si le diagnostic est précis, la thérapeutique proposée pour une meilleure intégration des universités existantes dans leur contexte urbain et régional est également satisfaisante.

Ce n'est pas sans raison non plus que les auteurs du projet dénoncent les déséquilibres de l'université parisienne :

• effectivement "l'effort d'équipement, bien qu'impressionnant, n'a pas permis de faire face à l'accroissement brutal de la demande" de façon satisfaisante,

• effectivement, de nombreux étudiants de la Région Parisienne ne peuvent accéder à leurs locaux universitaires que dans des conditions difficiles,

• effectivement, certains locaux universitaires sont devenus "des lieux de rencontre, des lieux de passage plus ou moins obligé et non plus des lieux de travail".

Par contre, plusieurs options proposées par le projet de Livre Blanc paraissent pour le moins contestables :

1) l'hypothèse moyenne de 240.000 étudiants en 1985 en Région Parisienne n'est pas réaliste

Il n'est pas besoin de prendre en considération les enveloppes de population les plus fortes et les taux de scolarisation universitaire les plus élevés, ni de disproportionner la croissance de ceux-ci par rapport aux taux de croissance démographique comme ce fut le cas pour l'année 1968-1969, pour estimer que le chiffre de 240.000 étudiants en Région Parisienne sera atteint, voire dépassé, avant 10 ans : or, s'il est fort souhaitable que des dispositions draconiennes soient prises pour retenir dans les universités de la couronne les étudiants qui y résident, l'éventualité du transfert de nombreux étudiants parisiens dans ces universités périphériques est, par contre, très difficilement pensable.

2) Par voie de conséquence :
le refus d'implantations universitaires complémentaires dans les villes nouvelles de la Région Parisienne est illogique :

– illogique, d'une part, dans la mesure où même si l'université parisienne est soulagée d'un certain pourcentage de ses étudiants désormais accueillis par les établissements de la couronne du fait qu'ils y résident (et si les universités de la couronne retenaient leurs étudiants, leur fréquentation augmenterait de 60%), il sera néanmoins nécessaire d'adapter la capacité totale de l'université parisienne aux besoins de la région (18.000 étudiants supplémentaires chaque année) en envisageant une extension de celle-ci ;

— illogique, d'autre part, dans la mesure où les réserves foncières de l'Education Nationale étant totalement épuisées les implantations nouvelles de la Région Parisienne ne peuvent pratiquement se concevoir que dans la cadre des villes nouvelles ;

— illogique, enfin, dans la mesure où, comme nous avons été amenés à le souligner en précisant notre conception des villes nouvelles, celles-ci doivent répondre aux aspirations sociales et humaines essentielles : or, en est-il une plus forte pour un étudiant sérieux que de souhaiter étudier à proximité de son domicile ?

3) l'hypothèse de 16 à 20 centres universitaires de 12.000 à 15.000 étudiants chacun, implantés dans la couronne du Bassin Parisien est exagérée :

En effet, à partir du moment où sont définies, comme elles le sont fort justement d'ailleurs dans le projet, les conditions d'intégrations urbaine de l'université, comment trouver et retenir raisonnablement 16 à 20 villes de la couronne susceptibles de "digérer" chacune de façon satisfaisante une université de 12.000 à 15.000 étudiants ?

Est-ce à dire qu'après avoir analysé avec précision et objectivité l'ensemble des déséquilibres de la situation actuelle, il faille accepter de les laisser s'aggraver. Certainement pas.

Il n'est pas davantage souhaitable, ni possible, de réaliser un "saupoudrage" universitaire dans la couronne du Bassin Parisien en cherchant à vider la Région Parisienne de ses étudiants ou de saturer celle-ci de façon anarchique, inefficace et dangereuse par une concentration massive des équipements universitaires. Il faut, par contre, dégager les termes réalistes et cohérents d'une politique universitaire d'ensemble au niveau du Bassin Parisien et l'élaboration de celle-ci est évidemment du ressort de l'Education Nationale.

Il apparaît cependant très souhaitable que soient retenues les idées-force suivantes :

1.— Assurer dans les meilleurs délais et par des solutions aussi libérales que possible la canalisation des étudiants de la couronne vers les universités de la couronne : c'est-à-dire assurer dans l'intérêt le plus évident de la couronne du Bassin Parisien et de la Région Parisienne le contrôle géographique de l'inscription des étudiants.

2.— Développer les universités de la couronne actuellement existantes en assurant leur meilleure intégration urbaine.

3.— Rechercher les possibilités d'implantation de quelques universités nouvelles susceptibles

a) d'augmenter le potentiel total de la couronne,

b) d'augmenter l'attractivité économique, culturelle et sociale de certains points forts de la couronne

(par exemple : Le Havre - Troyes - Saint-Quentin).

4.— Chercher à diversifier les vocations de ces universités en fonction des besoins régionaux.

5.— Augmenter, en fonction de l'évolution des besoins, la capacité de l'université parisienne dans le cadre de la Région Parisienne en veillant à ce que l'intégration urbaine des établissements soit également satisfaisante ce qui suppose :

a) que les expériences des "campus" isolés ne soient pas multipliées,

b) que le souci de rapprochement de l'université et de l'habitat soit constamment pris en considération,

c) que les nouveaux ensembles urbains soient rentabilisés et humanisés notamment par l'insertion d'établissements universitaires.

Comme le souligne fort justement le rapport du Comité Consultatif Economique et Social, la loi d'orientation de l'enseignement supérieur permettant aux établissements une large autonomie en matière pédagogique, administrative et financière, il est souhaitable que leurs conseils engagent "les pourparlers susceptibles de permettre des accords de large coopération".

VII – A PROPOS DES LOISIRS

Il est très heureux que les auteurs du projet de Livre Blanc aient consacré un long chapitre au problème de plus en plus important des loisirs.

La compétition économique internationale nous destine en effet à vivre dans une société de plus en plus industrialisée, mécanisée, parfois désincarnée.

Aussi l'homme ne doit-il pas se laisser progressivement dominer par la machine.

C'est pour éviter ce risque grave que les loisirs doivent être désormais considérés comme un droit pour les populations et leur organisation comme un devoir pour l'aménageur.

L'homme mérite de trouver, en tout lieu - et plus particulièrement dans les secteurs fortement urbanisés - comme en tout temps, les moyens de garantir son équilibre physique et psychologique, et de sauvegarder son hygiène morale.

Aussi est-il opportun que soient abordées dans le projet un certain nombre de préoccupations touristiques, culturelles ou sportives.

Nous ne reviendrons pas sur les réserves que nous avons formulées au début de notre rapport concernant la non-insertion dans le périmètre d'étude de certains départements des régions périphériques du Bassin Parisien que leur vocation éminemment touristique rend particulièrement attractifs, c'est-à-dire la Manche, l'Indre et le Cher.

Nous regretterons, par contre, que les équipements sportifs n'aient semblé mériter qu'un petit paragraphe de 12 lignes bien modeste et bien anodin.

Nous insisterons surtout sur la nécessité de voir respecter une politique contraignante de protection et de mise en valeur des espaces boisés et tout particulièrement de ceux, trop rares hélas, qui se trouvent situés à proximité de la capitale.

VIII – A PROPOS DES RESSOURCES RARES

Au-delà de notre adhésion aux propositions du projet relatives aux trois problèmes successivement abor-

dés, nous nous permettons une remarque concernant l'alimentation en eau en rappelant les mesures suggérées par notre assemblée à l'occasion de l'examen du rapport sur le schéma général d'eau et d'assainissement de la Région Parisienne présenté par notre collègue TIBERI, à savoir :

- protection et exploitation de toutes les rivières souterraines et nappes aquifères du Bassin Parisien,

- protection des points de captage des collectivités publiques,

- demande de création d'un permis de forage pour tous les autres points de captage privés.

Par ailleurs, et compte tenu du peu d'éléments fournis par le Livre Blanc, nous demandons à Monsieur le Préfet de bien vouloir saisir le comité de Bassin Seine-Normandie pour que celui-ci formule ses avis concernant les problèmes d'adduction d'eau et d'assainissement.

CONCLUSION

En conclusion, s'il est certain que le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien proposé par le groupe interministériel d'aménagement du Bassin Parisien constitue un document de base et de référence intéressant sur le plan analytique, les perspectives qui nous sont offertes, par contre, font apparaître certaines lacunes, certaines imperfections - voire certaines incohérences - que nous nous sommes efforcés de relever, chapitre par chapitre, en assortissant nos observations de suggestions que nous avons voulues aussi constructives que possible.

Nous avons surtout cherché à traduire, par nos propositions, notre souci essentiel qui est de considérer que le Bassin Parisien ne se conçoit pas plus sans la Région Parisienne que le France ne peut se concevoir sans le Bassin Parisien et l'Europe sans la France.

Opposer des aires d'étude ne peut conduire qu'à d'inutiles et graves désaccords engendrant de néfastes distorsions.

Aussi est-il indispensable de garantir au départ et de contrôler en permanence la parfaite cohérence des options d'aménagement, celles de la Région Parisienne devant s'insérer harmonieusement dans le schéma d'aménagement du Bassin Parisien, celles du Bassin Parisien devant s'insérer harmonieusement dans le schéma d'aménagement de la France.

Le "tissu urbain" est d'abord un "tissu humain" et l'homme mérite mieux que d'être la victime de découpages géométriques artificiels ou l'enjeu d'intérêts économiques divergents.

Aussi souhaitons-nous que soient abattues les cloisons qui peuvent encore subsister entre les différentes équipes d'urbanistes.

Aussi demandons-nous que la consultation des collectivités soit aussi large que possible et, qu'en tout état de cause, tous les conseils généraux de la Région Parisienne et de la couronne du Bassin Parisien y soient associés.

L'objectif poursuivi impose que les échanges soient aussi nombreux, aussi dépassionnés que possible puisqu'en fait, cet objectif n'est rien d'autre que la recherche du mieux-être de l'Homme et la préparation du devenir de la société.

AVIS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU DISTRICT (5.12.1969)

Le Conseil d'Administration du District de la Région Parisienne,

– VU la demande d'avis formulée par M. le Préfet de la Région Parisienne sur le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien,

– VU le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien proposé par le Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien,

– VU le rapport, et l'avis votés par le Comité Economique et Social de la Région Parisienne sur le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien au cours de sa séance du 15 octobre 1969,

– VU le rapport établi par M. GIRAUD au nom de la Commission des Plans, Programmes et Projets,

CONSIDERANT que les options qui seront définitivement retenues pour l'aménagement du Bassin Parisien dans son ensemble, doivent faire apparaître entre elles et en tous points une cohérence parfaite,

CONSIDERANT que l'aménagement du Bassin Parisien et l'aménagement de la Région Parisienne doivent être étroitement concertés,

CONSIDERANT que tous les problèmes d'équilibre, de complémentarité et de priorité doivent être résolus de façon satisfaisante, notamment dans les domaines de l'habitat, de l'emploi, de l'organisation urbaine, des transports, de l'enseignement et des loisirs,

– SOUHAITE qu'un dialogue permanent et constructif soit poursuivi dans un climat de réciproque compréhension entre le District de la Région Parisienne et la DATAR,

– DEMANDE qu'il soit tenu compte aussi largement que possible des suggestions formulées par les collectivités consultées,

– ESTIME que tous les Conseils Généraux de la Région Parisienne et de la couronne du Bassin Parisien doivent être associés à cette consultation,

– CONSIDERANT qu'un premier travail de réflexion et de synthèse vient d'être élaboré par le Groupe Interministériel d'aménagement du Bassin Parisien,

A – PREND ACTE des éléments analytiques formulés dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien,

B – INSISTE pour que les options d'aménagement du Bassin Parisien expriment une parfaite cohérence avec celles auxquelles les circonstances ont donné force d'antériorité pour la Région Parisienne,

C – DEMANDE que soient prises en considération les suggestions et observations relatives aux perspectives d'aménagement du Bassin Parisien exprimées par le Conseil d'Administration du District et explicitées ci-après.

I – LE PARTI D'AMENAGEMENT

La sélection des axes préférentiels de développement du Bassin Parisien doit tenir compte des options antérieurement retenues pour l'aménagement de la Région Parisienne et respecter notamment le souci de rééquilibrage à l'Est de celle-ci.

II – LA POPULATION ET LES EMPLOIS

Les points de vue concernant l'évolution des taux de natalité et des mouvements migratoires, doivent être confrontés afin que les fourchettes d'évaluation démographique à échéance de 1985 soient resserrées et concordantes avec celles établies à échéance de l'an 2000 aussi bien dans l'intérêt de la Région Parisienne que dans celui de la couronne du Bassin Parisien.

La canalisation géographique des poussées démographiques doit être assurée grâce à des méthodes d'incitation suffisantes tant sur le plan de la politique des équipements que sur celui du régime des aides au développement régional.

III – LES ACTIVITES ECONOMIQUES

La décentralisation industrielle doit être rigoureusement contrôlée et tenir compte de la nécessité de conserver en Région Parisienne un nombre d'emplois secondaires en rapport avec la répartition qualitative de sa population active résidente.

Par contre, un effort particulier doit être réalisé pour faciliter le desserrement et la décentralisation des activités tertiaires de la Région Parisienne sur la couronne du Bassin Parisien et sur l'ensemble de la France.

IV – L'ORGANISATION URBAINE

Il est indispensable d'assurer le rôle "restructurateur" des villes nouvelles de la Région Parisienne en conférant à celles-ci les fonctions qu'elles doivent remplir tant dans le domaine des activités économiques que dans celui des activités culturelles et sociales.

V – LES RESEAUX DE TRANSPORTS

a) Réseau fluvial

Afin d'améliorer la position concurrentielle de l'ensemble portuaire de la Basse-Seine, il s'avère économiquement prioritaire de réaliser les liaisons fluviales indispensables par l'Est et par le Nord avec le réseau européen à grand gabarit.

b) Réseau ferroviaire

Compte tenu de la priorité absolue à donner aux transports en commun par voies ferrées, il est nécessaire d'étudier toutes les solutions susceptibles de rentabiliser les réseaux existants, notamment par la recherche de "dessertes cadencées".

c) Réseau autoroutier et routier

Il est urgent de réaliser un schéma des infrastructures autoroutières et routières à l'échelle du Bassin Parisien en faisant apparaître les priorités de programmation en fonction des options d'aménagement définitivement retenues (notamment celles qui favorisent son rééquilibrage à l'Est) et en tenant compte des possibilités raisonnables de financement à moyen terme.

d) Liaisons rapides

Il est très souhaitable d'entreprendre dans les meilleurs délais l'étude des liaisons rapides ROISSY-ORLY et ORSAY-ORLY, en même temps que d'envisager la densification des liaisons aériennes à moyenne distance.

e) Aérodromes

Il est opportun d'engager des études approfondies destinées à déterminer dans quelles mesures l'aéroport "PARIS III" pourrait être localisé à l'EST de la Région Parisienne, à moyenne distance de la capitale et plus précisément dans la moitié SUD du département de l'AISNE.

f) Télécommunications

La modernisation du réseau des télécommunications (téléphone et télex) qui constitue une des conditions essentielles au développement économique de l'ensemble du Bassin Parisien, doit être accélérée.

VI – L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Il apparaît très souhaitable que soient retenues les idées force suivantes :

1) Assurer dans les meilleurs délais et par des solutions aussi libérales que possible la canalisation des étudiants de la couronne vers les universités de la couronne : c'est-à-dire assurer dans l'intérêt le plus évident de la couronne du Bassin Parisien et de la Région Parisienne le contrôle géographique de l'inscription des étudiants.

2) Développer les universités de la couronne actuellement existantes en assurant leur meilleure intégration urbaine.

3) Rechercher les possibilités d'implantation de quelques universités nouvelles susceptibles

   - d'augmenter le potentiel total de la couronne
   - d'augmenter l'attractivité économique culturelle et sociale de certains points forts de la couronne (par exemple : LE HAVRE – TROYES – ST QUENTIN).

4) Chercher à diversifier les vocations de ces Universités en fonction des besoins régionaux.

5) Augmenter, en fonction de l'évolution des besoins, la capacité de l'université parisienne dans le cadre de la Région Parisienne en veillant à ce que l'intégration urbaine des établissements soit également satisfaisante ce qui suppose :

a) que les expériences des campus isolés ne soient pas multipliées,

b) que le souci de rapprochement de l'université et de l'habitat soit constamment pris en considération,

c) que les nouveaux ensembles urbains soient rentabilisés et humanisés notamment par l'insertion d'établissements universitaires.

VII – LES LOISIRS

...Concernant le problème des Forêts :

Il est indispensable de respecter une politique contraignante de protection et de mise en valeur des espaces boisés, plus particulièrement à l'égard de ceux qui sont situés à proximité de la capitale.

VIII – LES RESSOURCES RARES

...Concernant le problème de l'Eau :

Toutes les rivières souterraines et nappes aquiféres du Bassin Parisien ainsi que les points de captage des collectivités publiques doivent être protégés, un contrôle sérieux des captages privés étant assuré.

Adopté par l'Assemblée à l'unanimité, moins 1 voix et 2 abstentions.

II

Conseils Généraux

(Observations et Avis classés dans l'ordre alphabétique des départements)

CONSEILS GÉNÉRAUX

AISNE

OBSERVATIONS

1re PARTIE

Reconnaissant le caractère indiscutable de la prépondérance parisienne sur la plupart des plans, la politique d'aménagement du Bassin Parisien suggérée dans le projet de Livre Blanc nous paraît saine au niveau des principes fondamentaux.

Cependant, nous pensons qu'il est illusoire de vouloir mettre sur un pied d'égalité les habitants des pays de la Loire et ceux de la Picardie ; en effet, si l'avenir de la région Picarde, et singulièrement de l'Aisne, est conditionné par le desserrement de la région parisienne, il ne faut pas oublier que nous sommes également à proximité de la très forte concentration urbaine et industrielle allant de Rotterdam à la Ruhr.

Ainsi, il paraît que le projet d'aménagement du Bassin Parisien, qui donne la priorité au développement des zones de la Basse-Seine et de la Loire Inférieure ne concorde pas sensiblement avec un véritable aménagement du territoire. Celui-ci requiert en priorité à travers la Picardie la mise en place d'une série d'équipements qui favorisent la liaison avec la ceinture industrielle de l'Europe.

Il n'est pas question de revenir sur la définition des zones d'appui, choisies dès l'origine pour structurer le desserrement envisagé. A ce propos, le Livre Blanc sur l'OREAV de septembre 1969 suggère, dans ses conclusions,de rétablir certains éléments d'un axe économique entre Paris et le Nord de la France, et de confronter l'armature urbaine de la Picardie. Ces éléments sont basés essentiellement sur le dipôle Compiègne-St-Quentin et sur un système de communication basé sur la Vallée de l'Oise jusqu'à Tergnier.

S'il ne fait pas de doute que Compiègne est bien placée pour profiter de la croissance de l'Aéroport de Roissy et pour la promotion d'activités importantes dans le secteur tertiaire, il est non moins certain que l'essentiel de l'effort à accomplir consiste à redonner son dynamisme au centre industriel de St-Quentin. Mais alors que le moteur parisien pourra servir de façon naturelle à renforcer la position de Compiègne, par contre il lui faudra une alimentation plus spécifique pour relancer St-Quentin. Et pas St-Quentin seulement. La situation préoccupante du complexe Chauny-Tergnier est signalée dans le rapport, mais le choix des propositions finales laisse dans le vague l'avenir de cette agglomération. Certes, il est possible,qu'une fois assurées les positions respectives de St-Quentin et Compiègne, l'élargissement des zones d'influence au-delà de leur environnement immédiat puisse être envisagé de façon plus volontariste. Mais pendant ce temps, le retard accumulé risque d'être tel qu'il ne puisse être rattrapé efficacement. Il faut, à notre avis, d'abord relier convenablement ces 2 pôles, St-Quentin et Chauny-Tergnier et répartir l'effort consenti sur le plan industriel dans des proportions permettant la croissance et l'aménagement simultanés de ces deux concentrations.

Le ton général du Livre Blanc de l'OREAV, un peu désenchanté, s'expliquerait-il par le parti-pris de priorité accordé à la Basse-Seine, déjà bien nantie par les plans antérieurs , par le Livre Blanc du Bassin Parisien ? L'aménagement des vallées de l'Oise et de l'Aisne est un pari, nous assure-t-on. Nous sommes prêts, en ce qui nous concerne, à le tenir. Mais nous réclamons une nouvelle "donne" dans les cartes distribuées par l'intermédiaire du Livre Blanc sur le Bassin Parisien.

Ce n'est pas, à notre avis, œuvrer pour l'aménagement du territoire que de laisser la priorité, après Paris, aux métropoles d'équilibre, aux villes de la couronne, à la Basse-Seine et aux Pays de la Loire, pour arriver en dernier aux vallées de l'Oise et de l'Aisne. Dans certaines courses de chevaux, les meilleurs éléments partent avec un handicap et les moins favorisés partent sur les premières lignes. Serait-il juste que ce soit le contraire ?

2e PARTIE

I – POPULATION ET EMPLOI

L'analyse démographique et les projections de population pour 1985 et 2000 n'appellent pas de commentaires particuliers, compte tenu de la prudence des hypothèses. Cependant, en fonction de la chronologie d'aménagement suggérée, il est à craindre que les courants d'émigration s'orientent vers les zones à équiper en priorité, ce qui pose donc le problème de la localisation.

II – LES ACTIVITES ECONOMIQUES

A) Agriculture

Bien que la Picardie ait la réputation d'être surtout un grenier à grains, il faut admettre que son agriculture est tout-à-fait capable de produire tout ce que souhaite le consommateur, comme le prouve le développement récent des cultures légumières de plein champ. Le problème est donc d'orienter l'agriculture en fonction des marchés actuels et potentiels, c'est-à-dire d'organiser d'abord la localisation des consommateurs.

B) Industrie

Il est assez curieux de constater que le projet de Livre Blanc semble faire le procès de la décentralisation effectuée entre 1954 et 1962, principalement en milieu rural, en regrettant que les implantations ne se soient pas faites d'office dans les zones où les activités étaient déjà le plus concentrées.

De plus, une affirmation telle que celle considérant "le desserrement comme un appoint sans doute important mais non plus vital" prend pour notre département un relief presque révoltant, quand on sait que si peu d'hectares ont été programmés dans l'Aisne pour les zones industrielles.

C) Tertiaire

Malgré une relative expansion de 1962 à 1968, la Picardie a un taux d'emploi en secteur tertiaire encore bien inférieur au taux national. Encore faut-il remarquer que cette expansion est due surtout au secteur public. On connaît les causes de cette désaffection. Même s'il est difficile de lutter contre l'hégémonie parisienne, notamment en matière de décisions, et aussi bien dans le secteur privé que dans le secteur public, il faut résolument

que l'objectif premier du desserrement soit une déconcentration des monopoles de décisions fixés à Paris ou dans sa banlieue.

III – LES ACTIONS

Le projet de Livre Blanc reste trop sur le plan des principes, qui sont d'ailleurs louables. Ainsi, l'allusion faite à l'orientation des implantations "qui devrait se faire de plus en plus par le moyen d'incitations plutôt que de contrainte, ainsi que l'aménagement de structures d'accueil attractives" aurait mérité d'être développée. Quelles seront en effet les parts respectives de l'Etat et des collectivités dans cette incitation, en fonction des enseignements tirés des expériences actuelles sur le régime des aides au développement régional ?

De plus, comment ne pas se souvenir à ce sujet du nombre d'industriels intéressés par une déconcentration de leurs activités dans l'Aisne qui ont été découragés par la DATAR..!

IV – L'ORGANISATION URBAINE

On remarque dans ce chapitre, que les quatre ou cinq agglomérations de plus de 20.000 habitants de l'Aisne ont, à part Soissons, les taux de croissance annuelle les plus bas des villes de la couronne entre 1962 et 1968.

Dans quelle mesure alors ces villes pourront-elles accueillir des entreprises industrielles, suivant le schéma d'accueil proposé par le Livre Blanc ? Quelle sera en définitive la position de l'Etat chargé de répartir les aides ?

On peut s'étonner, en outre, que St-Quentin, deuxième ville picarde, ne soit pratiquement jamais associée aux schémas d'aménagement proposés.

V – LES TRANSPORTS

A notre époque, le chapitre transport est évidemment primordial, mais il se passe la chose suivante : au lieu de faire partie des actions préalables, la mise en place d'une infrastructure de transport fait partie des finitions....

Les moyens de transports futurs sont prometteurs, notamment ceux liés au moteur linéaire et leur technicité devrait permettre un meilleur rendement que ce que nous trouvons actuellement, mais au prix de quels investissements ! Il faut donc surtout prendre en considération les transports de masse.

A) La route

Au point de vue des grandes liaisons routières, il est indispensable de développer, pour notre Département et pour les 2 régions concernées,

- à court terme, la liaison REIMS - LAON - ST-QUENTIN - AMIENS,
- à moyen terme, la liaison PARIS - SOISSONS - LAON - BELGIQUE,
- à long terme, la liaison CALAIS - ST-QUENTIN - LAON - BALE,
  la liaison PARIS - CHATEAU-THIERRY - REIMS.

B) Le fer.

La desserte radiale est à peu près bonne, mais il ne convient pas de continuer à supprimer délibérément certaines bretelles telles que LAON-LIART ou MEAUX-LA FERTE MILON-REIMS, ce qui va définitivement anémier des régions déjà bien malades.

L'effort doit surtout porter sur l'amélioration des relations interrégionales, notamment LAON-ST-QUENTIN-AMIENS.

C) L'avion

Au point de vue aviation d'affaires, chaque centre important, sauf Chauny, dispose d'un aérodrome acceptable. Mais il faudrait que l'un d'eux au moins soit douanier et que de plus, ils soient équipés en aides à la navigation de manière à pouvoir recevoir les bimoteurs légers par tous les temps.

L'implantation de Paris-Nord devrait avoir des répercussions économiques importantes pour notre département, non seulement au point de vue de l'emploi, mais également en matière de localisation d'industries exportatrices, qui vont bientôt pouvoir utiliser une flotte très importante de cargots à grosse capacité à partir de ce nouvel aéroport.

D) L'eau

Il paraît indispensable de développer le projet de liaison Seine-Est à grand gabarit, dont le tracé doit emprunter la vallée de l'Aisne, mais cela n'est pas précisé dans le projet.

A une époque où l'industrie lourde s'installe de préférence au bord de l'eau, la réalisation de ce projet permettrait sans doute au département de sortit de son sous-développement industriel car il est bien connu que l'installation de grandes entreprises crée un effet d'environnement multiplicateur d'emploi.

VI – L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Si le desserrement de la région parisienne est bien une nécessité, c'est surtout dans le domaine universitaire. La couronne d'universités mises en place autour de Paris (Reims - Amiens - Rouen - Caen - Orléans et Dijon) fournit sans doute une bonne infrastructure de base pour ce desserrement.

Mais, comme on l'a commencé à St-Quentin, il serait intéressant de poursuivre la déconcentration de ces récentes universités et de constituer des unités d'enseignement dans certaines villes moyennes comme Laon et surtout Soissons, tout en continuant ce qui a été fait à St-Quentin.

VII – LES LOISIRS

A propos de l'eau, qui est devenue effectivement un facteur attractif majeur, il faut signaler l'excellente étude de l'Office Départemental du Tourisme de l'Aisne sur l'inventaire précis des possibilités de création de plans d'eau, par l'intermédiaire de la SOGREAH. Cette étude mériterait d'être exploitée rapidement.

Le département de l'Aisne dispose d'un patrimoine culturel très important, mais qui se dégrade rapidement. Il faut donc trouver un régime d'aide qui permette de faire face aux travaux de réfection qui se révèlent les plus urgents.

Dans les grandes zones d'aménagement de loisirs, il semble que le projet de Livre Blanc, qui retient un certain nombre d'aménagements, "oublie" quelque peu la mise en valeur touristique des régions proches de l'aéroport de Roissy et, en premier lieu, l'Aisne jusqu'à la Thiérache ; en effet, le personnel nombreux appelé à travailler sur cette base recherchera sans doute ses loisirs dans les départements avoisinants.

EURE

Réuni en séance le 23 décembre 1969, le Conseil Général de l'Eure, après avoir délibéré, a fait siennes les conclusions de la C.O.D.E.R. de Haute-Normandie portant sur le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien.

EURE et LOIR

RAPPORT

présenté par M. GRANDON

A l'ordre du jour de notre session extraordinaire, nous avons à étudier le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien qui a été adopté le 6 mars dernier par le groupe interministériel d'aménagement du Bassin Parisien. Votre troisième commission s'est réunie et a examiné ce volumineux dossier avec le désir de vous soumettre les points principaux à débattre et éventuellement à adopter.

A priori, il semble difficile de faire une page spéciale, particulière à notre département. En effet, le document que vous a fait parvenir M. le Préfet englobe la région parisienne proprement dite avec 9 millions d'habitants sur 12.000 km^2 et une couronne composée de quinze départements comptant près de 7 millions d'habitants répartis sur 97.000 km^2.

Le document en question précise aussi qu'on ne trouve dans ce bassin parisien que neuf villes de plus de 100.000 habitants et trois seulement dépassant 200.000 habitants, c'est-à-dire Rouen, Le Havre et Tours, et aucune de ces villes n'exerce un rayonnement régional, la véritable capitale régionale restant Paris. On se rend rapidement compte, d'après cette vision générale, que le département d'Eure-et-Loir est un peu département pygmée.

Il est fait également mention des atouts des départements et régions de la couronne. On y trouve notamment un complexe portuaire de dimension européenne, le Nord et l'Est du bassin révèlent qu'ils seront traversés dans l'avenir par des axes de transport de plus en plus importants et nombreux et il est question, mais d'une façon générale, de l'agriculture du bassin parisien, groupant l'une des plus dynamiques en France ; mais il n'est pas particulièrement question de notre département.

Je sais que le Bassin parisien, tel qu'il est présenté, est un espace de dimension européenne et que le caractère purement départemental d'une certaine zone s'estompe de plus en plus. Bien sûr, on ne manque pas de souligner que les régions de la couronne du bassin parisien auront la possibilité entre elles de se rapprocher pour

coordonner leur action. Mais tous ces documents, qui contiennent des statistiques de tous genres, graphiques et cartes fort instructifs, ne nous ont pas ouvert, de façon convaincante, les horizons que nous souhaitions pour l'an 2000.

Je ne voudrais pas, mes chers collègues, vous importuner trop longuement en reprenant les différents chapitres du projet de Livre Blanc que vous avez entre les mains.

Votre troisième commission, après avoir longuement discuté les points qui lui sont apparus les plus vitaux pour notre département, a pensé que le rapport de notre collègue Gillot et que vous avez adopté lors de notre dernière session, était susceptible de servir de base à une discussion et de vous permettre, éventuellement, de compléter par vos suggestions l'avis que nous aurons à formuler quant au projet qui nous est soumis.

Notre collègue Gillot s'exprimait notamment de la façon suivante :

"Nous ne discutons pas l'intérêt présenté par les grandes opérations organisées, lancées dans les villes d'Orléans, de Tours, pas plus d'ailleurs que l'expansion que Blois va connaître par sa situation médiane entre ces deux villes. Cependant, l'équilibre urbain du bassin parisien ne peut être obtenu par la création de deux pôles actifs, Paris et cette concentration sur la Loire-Moyenne, si entre eux rien n'est prévu et qui ressemblera fort au désert français.

"Nous savons mieux que quiconque que l'agriculture de nos régions est une agriculture de pointe et que sa production, sa richesse intéressent l'ensemble de cette vaste région qu'est le bassin parisien. Mais pour nous, cela ne doit pas suffire et il est indispensable que les villes moyennes telles que Chartres et Dreux puissent bénéficier pleinement de leur situation, de leur site, de leur proximité de Paris afin de ne pas créer un déséquilibre préjudiciable à l'expansion économique du département.

"Nous comprenons fort bien que les moyens de transport doivent évoluer et que des systèmes nouveaux soient étudiés, mais il semble paradoxal d'abandonner des infrastructures existantes pour en créer des nouvelles ailleurs afin d'aller dans le sens des vues des auteurs du Livre Blanc. L'Eure-et-Loir est traversé par cinq axes ferroviaires dont un a été abandonné, bien qu'il soit le plus moderne puisqu'il ne comporte aucun passage à niveau. Pendant ce temps, pour vitaliser ce fameux complexe urbain Orléans-Tours, on envisage de le relier à Paris avec un aérotrain dont les résultats sont encore très, très incertains.

"Si nous nous tournons vers le réseau routier, là encore l'Eure-et-Loir jouit d'une situation particulière qui permet des liaisons extrêmement faciles et courtes entre la capitale et les différentes villes. Mais là encore, le Livre Blanc précise que c'est vers Orléans-Tours que les efforts doivent être accentués. Nous ne pouvons admettre des affirmations soulignant les déséquilibres existants comme devant être maintenus car les difficultés d'adaptation des petites villes les plus proches de la capitale, l'absence des grands pôles industriels, une zone pas densément peuplée, peu urbanisée, ne sont pas forcément des déséquilibres permanents, à moins que la volonté des pouvoirs publics ne se perpétue dans le temps et ne les aggrave en empêchant l'expansion de ces villes, surtout en maintenant la zone blanche qui limite à 2000 m^2 la surface des établissements industriels pouvant s'installer dans le département. Si l'Eure-et-Loir n'avait pas été pénalisé par cette zone blanche, nul doute que le dynamisme industriel du Val de la Loire aurait été largement compensé par celui de l'Eure-et-Loir.

"Nous comprenons la nécessité de partager l'espace rural mais en m'excusant de le répéter, cela ne peut être obtenu qu'au détriment de l'expansion économique indispensable à l'Eure-et-Loir. Cette expansion, le Livre Blanc lui-même indique sa nécessité puisqu'il envisage la disparition de 325.000 emplois agricoles en moins de

25 ans et si une partie de la Beauce n'est pas intéressée par cette mutation, nul doute que d'autres parties agricoles du département le sont très certainement, ne serait-ce que le Perche. La création d'emplois nouveaux doit se faire d'urgence afin de ne pas conduire à l'émigration des populations rurales.

" En parcourant ce Livre Blanc, on y remarque également la volonté d'organiser, depuis Paris, l'urbanisation, le développement de nos collectivités, et cela est grave. Il est cité, en particulier, que certaines vallées de l'Eure devront faire l'objet de stratégies régionales d'aménagement. C'est faire bon marché des difficultés qui ne manqueront pas de se produire et que certains d'entre nous ont déjà eu à connaître. Nul ne peut prédire, en effet, que sous l'influence de certaines vues de l'esprit, l'évolution d'un département comme le nôtre soit pénalisée par une décision venant de Paris.

" Pendant plusieurs années, M. Delouvrier a tracé les grandes lignes d'une région parisienne restreinte, limitée aux anciennes frontières de la Seine-et-Oise et à l'intérieur de laquelle ont été prévues des villes nouvelles bénéficiant de privilèges, zones industrielles, dotations de logements extraordinairement importantes, crédits nationaux affectés dans des transformations de secteurs administratifs et des occupants urbains, création de villes nouvelles, tout cela étant considéré comme prioritaire.

"Aujourd'hui, il nous est présenté une autre conception de la région parisienne qui, rayonnant sur une superficie comprise entre la place Notre-Dame et 200 km tout autour, prévoit qu'en l'an 2000 cet ensemble sera habité par 25 millions d'habitants, soit la moitié de la population française, dont 11 millions dans la couronne, c'est-à-dire plus du quart de la population totale. Cela est peut-être possible, mais nous ne pouvons comprendre, et votre troisième commission en est consciente, que ces transformations ne devraient avoir de valeur que dans la mesure où les responsables des collectivités locales et départementales puissent apporter leur point de vue et engager leurs responsabilités sans que celles-ci ne se traduisent par le vote de nouveau centimes additionnels, venant s'ajouter à ceux déjà nombreux, afin de réaliser ce vœu de construire la France de l'an 2000."

Ainsi donc, notre collègue Gillot concluait son rapport avec une certaine prudence. Le nouvel examen auquel nous nous sommes livrés ne nous permet pas de vous proposer de conclure d'une façon plus formelle. Ainsi que vous avez pu vous en rendre compte à la lecture du document qui vous a été remis, l'Eure-et-Loir apparaît comme un département susceptible de jouer un rôle assez effacé.

Si la croissance parisienne se poursuit dans de mauvaises conditions - habitat, travail, circulation, enseignement, culture, loisirs - chacun de nous en est convaincu et il est naturel d'envisager des éléments d'une stratégie d'aménagement. Toutefois, n'oublions pas que le document sur lequel nous travaillons envisage un certain nombre d'hypothèses pour organiser le bassin parisien en l'an 2000. Bien sûr, ces hypothèses sont basées sur des statistiques valables ; mais trop souvent nous avons eu à supporter des expériences malheureuses mises en place par des hommes à qui il avait manqué le contact, le sens humain indispensable pour une bonne et saine gestion. On y souligne, en effet, les perspectives de population en 1985-2000 ; mais, là encore, il a été envisagé plusieurs hypothèses pour justifier ces chiffres.

Enfin, dans les perspectives de développement économique, comme le rappelait notre collègue Gillot, la perte importante de travailleurs dans le secteur agricole nécessitera la création d'emplois dans l'industrie et le secteur tertiaire. Là, notre département est donc particulièrement visé.

On peut être alléché par une politique générale hardie qui amènerait les régions du bassin parisien à un standing élevé, notamment par une politique des transports terrestres, par l'amélioration ou l'aménagement des grandes lignes routières, par des dessertes aéronautiques, par l'aménagement ou la création de centres d'enseignement supérieur, par l'aménagement de loisirs, plans d'eau, forêts, etc.

Il n'en reste pas moins qu'il serait nécessaire que nous soyons informés de façon plus précise de l'avenir qui sera réservé à notre département. Il nous appartient en tous cas, d'intervenir de toutes nos forces pour que l'Eure-et-Loir joue son rôle de département à part entière.

Je pense que notre exigence ne choquera personne : le Conseil Général a eu trop souvent l'occasion, dans tous les domaines, de faire la preuve de son souci constant, c'est-à-dire de faire un département digne de notre époque. Ainsi que nous l'avons dit au début, nous n'avons pas l'intention de vous proposer un document pouvant exprimer toutes les préoccupations des uns et des autres, mais simplement une base de discussion que nous souhaitons large et fructueuse.

AVIS

Après avoir entendu le rapport présenté par M. Grandon, président de la troisième commission,

Considérant que le projet de Livre Blanc soumis à son examen présente des lacunes importantes qui risquent, en ce qui concerne l'avenir du département d'Eure-et-Loir, de le pénaliser grandement ;

Qu'en particulier il apparaît aux pages 62 et 66 que des erreurs devraient faire l'objet d'une révision sérieuse, ceci en dehors de toute autre considération qui mériterait une étude approfondie afin de situer exactement les problèmes ;

Qu'il ne saurait être question de laisser entre Paris et la vallée de la Loire-Moyenne s'établir un vide proche du désert signalé par M. Gravier, alors que l'Eure-et-Loir doit être considéré comme une zone d'appui susceptible de faire échec à la croissance exagérée, déplorée, de l'agglomération parisienne, préjudiciable au développement harmonieux de cette agglomération ;

Qu'à son grand regret trop souvent les observations et remarques faites par le Conseil Général d'Eure-et-Loir n'ont pas été prises en considération, notamment en ce qui concerne la formation universitaire, particulièrement dans le domaine technique ;

Le Conseil général d'Eure-et-Loir précise qu'il est indispensable que dans les domaines essentiels, il soit tenu le plus grand compte de la situation particulièrement favorable de l'Eure-et-Loir, situation qui en fait une zone de desserrement naturelle de la région parisienne ;

Il demande avec insistance :

1) que le Livre Blanc soit revu en conséquence et que, particulièrement, les dotations de logements soient suffisantes pour lui permettre de faire face à l'expansion démographique et à l'accueil des travailleurs migrants dans les emplois récemment créés et à venir ;

2) que le département d'Eure-et-Loir soit considéré comme zone d'appui entre la région parisienne et les régions voisines.

Le Conseil général d'Eure-et-Loir renouvelle son désir de voir supprimer la mesure qui le pénalise par son classement en zone blanche.

LOIRET

AVIS

Le Conseil Général,

Après avoir étudié le projet de Livre Blanc,

Constatant que l'objet du Livre Blanc est de définir "les lignes de force d'une véritable stratégie d'aménagement de l'ensemble du Bassin Parisien dans le cadre du schéma général d'aménagement de la France", il en résulte qu'il est proposé un certain nombre de principes pour une politique d'aménagement qui se traduira dans des schémas directeurs à venir à différents niveaux.

Le Conseil Général estimant que la politique d'aménagement doit rester une responsabilité régionale et que les élus doivent avoir un rôle dominant, souhaite que cette politique ne soit pas étudiée seulement en vue du desserrement de la région parisienne, mais surtout pour le développement des régions.

La région parisienne devant rester active et dynamique, il faut veiller à ne pas l'affaiblir pour permettre son rajeunissement.

L'aménagement doit, certes, comporter des actions prioritaires dans des zones prioritaires, comme la zone d'appui de la Loire-Moyenne, capables de jouer un rôle de liaison entre l'Est et l'Ouest, mais il doit prévoir aussi le développement de la vallée du Loing, axe naturel d'expansion et, cherchant à éviter tout "no man's land", assurer les liaisons entre les zones.

Les points d'appui de l'aménagement doivent être de préférence des lieux où existent naturellement des forces créatrices et des lieux où de telles forces peuvent se créer.

Il apparaît nécessaire de rechercher la création d'un tissu urbain plutôt que d'agglomérations trop importantes. Cette urbanisation pourrait être linéaire utilisant les vallées et les axes routiers de pénétration.

Les points de départ ne doivent pas être seulement Orléans dont le rôle de chef-lieu de région et de centre incontestable nécessite un accroissement important de l'activité et de la population, mais aussi les autres villes telles : Montargis, Pithiviers, Gien, Briare, qui rayonnent sur des zones étendues et peuvent, avec des villes plus petites, assurer le "rôle d'animation et de desserte économique pour les espaces ruraux privés d'une armature urbaine".

La création de villes nouvelles nombreuses à faible distance de Paris risquant de rejoindre très vite les faubourgs de la capitale peut gêner le développement du département du Loiret. Il serait équitable que des moyens financiers mieux répartis permettent aux départements de la couronne de jouer plus efficacement leur rôle dans le desserrement de la région parisienne.

Le tissu urbain de forme variable selon les sites et les agglomérations ne devra pas avoir pour conséquence la création de zones désertiques dans les campagnes. Au contraire, la croissance des villes moyennes devra laisser aux villages centre, par une activité croissante, les moyens d'assurer les services journaliers dont a besoin la population des villages qui les entourent.

La trame urbaine pourra se solidifier par la mise en place d'un tissu industriel important capable d'assurer son développement par lui-même ensuite ayant créé un milieu industriel.

Les perspectives globales d'évolution de la population sont cohérentes. Elles supposent cependant une politique raisonnée de l'emploi et la mise en place des moyens adaptés de formation professionnelle.

*

* *

Parmi les activités économiques, l'Agriculture devra jouer un rôle important. L'évolution de certaines zones, surtout dans l'est du département, régions d'élevage, dans le Val, où l'arboriculture occupe une grande place, devra être favorisée.

L'extension de cultures maraîchères accompagnera l'évolution démographique, celles des cultures florales et ornementales, l'amélioration des niveaux de vie.

Quoi qu'il arrive le Loiret doit rester un gros département agricole mais les revenus des exploitants agricoles ne se verront guère améliorés par la "vente de loisirs" aux citadins.

Par ailleurs, des efforts devront être faits pour que le département puisse accueillir des activités du secteur tertiaire notamment du secteur tertiaire supérieur. Des laboratoires pharmaceutiques déjà installés créent un climat faovrable à l'implantation d'industries chimiques, à haute valeur ajoutée.

Le régime actuel des aides au développement régional devra être révisé pour en faire bénéficier le département et promouvoir les zones d'appui.

Pour cela aussi les réseaux de communication devront être améliorés. Si les grandes liaisons routières indiquées dans le Livre Blanc sont nécessaires, il faut aussi très rapidement assurer une liaison Est-Ouest convenable par routes sûres et rapides sans quoi certaines régions du département seront abandonnées et coupées de la région. Les liaisons ferroviaires, sauf celles Paris-Orléans, sont toutes insuffisantes. Ces liaisons doivent prévoir aussi bien des transports marchandises que des transports voyageurs. Pour cela la voie d'eau, et en particulier, le canal de Briare, doivent être améliorées et portées au gabarit européen.

Parmi les communications, le Livre Blanc paraît omettre les télécommunications et les téléinformations, équipement de base sans lequel aucun développement n'est plus possible.

*

* *

L'enseignement supérieur devra être précédé d'un enseignement secondaire plus développé. Un effort important est, là aussi, nécessaire.

Une meilleure intégration de l'Université dans le milieu urbain est souhaitable ainsi que plus de liaison entre l'Université et les divers secteurs sociaux, économiques et, plus particulièrement, avec la recherche appliquée.

L'organisation des transports et du logement des étudiants augmentent le taux de scolarité : universitaires concentrés très bas dans le département, d'autant plus que les étudiants trouvent peu de travaux d'appoint rémunérés.

Des sections technologiques hautement spécialisées sont souhaitées.

L'amélioration de l'environnement culturel aiderait un développement de la décentralisation industrielle et scientifique.

D'une façon générale, l'effort devrait porter sur l'aménagement des forêts et cours d'eau et des équipements sportifs et socio-éducatifs et une mise en valeur des richesses naturelles.

La protection de l'eau demande une attention toute particulière. Il faut éviter l'installation de nouvelles nuisances, certes, mais éviter aussi que nos ressources en eau soient utilisées ailleurs, alors qu'elles doivent d'abord servir à notre région.

MANCHE

AVIS

Considérant que le Bassin Parisien constitue, au même titre d'ailleurs que les zones de rénovation rurale, une organisation supra-régionale, dont les limites territoriales ne correspondent pas avec celles des actuelles régions,

Considérant que ledit Bassin Parisien entend pratiquer au premier chef une politique de "desserrement de la région parisienne" qui s'oppose à la politique de décentralisation industrielle,

Considérant que le Conseil Général de la Manche reste fermement attaché à cette politique de décentralisation industrielle qui, seule, peut apporter à notre département les activités nouvelles dont il a le plus grand besoin pour maintenir sa population et élever son niveau de vie,

Le Bureau du Conseil Général de la Manche manifeste son attachement le plus formel à la décentralisation industrielle dont il demande instamment la mise en pratique par priorité à toute action similaire mais limitée dans son aire géographique.

MARNE

AVIS

Le Conseil Général de la Marne,

Après avoir pris connaissance du document intitulé "Projet de Livre Blanc du Bassin Parisien" proposé par le Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien, reçu début septembre,

Après avoir entendu hier l'exposé de son Président,

Après avoir pris connaissance du rapport du Centre d'Etudes et de Liaison pour l'Aménagement de la Marne, remis le matin même,

Après avis de la 6e Commission, créée précisément il y a plusieurs années pour suivre les problèmes de Planification, d'Aménagement du Territoire et de structures,

Donne les avis suivants :

1) Le Conseil Général constate avec satisfaction qu'il est invité à s'exprimer sur un document extrêmement important pour son département et la région, et que ses efforts pour être mieux informé et participer davantage à l'aménagement du territoire et à la planification commencent à porter leurs fruits.

2) Il considère que le département de la Marne appartient géographiquement, et aussi, en partie économiquement au Bassin Parisien. Nos relations avec Paris sont considérables à tous points de vue.

3) Il constate que la région Champagne-Ardenne, qui comprend l'Aube, les Ardennes, la Marne et la Haute-Marne, se trouve ainsi coupée en deux ; que cette cassure aura inévitablement des conséquences d'ordre psychologique graves sur l'avenir de notre région.

Son manque d'homogénéité, reconnue comme une faiblesse, risque d'être accentué.

On peut se demander si notre région résistera encore longtemps à l'initiative prise par le Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien.

4) Depuis 25 ans, notre région, voie de passage depuis toujours, a tourné ses regards vers l'Est, le Bassin lorrain, la Rhénanie, l'Europe. Nous estimons que cette "fenêtre" ne doit pas être fermée sous prétexte que nous formons la limite du Bassin Parisien. Champagne-Ardenne veut rester le trait d'union entre la Région Parisienne et la Région lorraine.

Nous considérons même que si beaucoup de problèmes doivent être étudiés dans le cadre du Bassin Parisien, il en est aussi un très grand nombre qui doivent être étudiés avec la Lorraine. Nous tenons absolument à garder cette liberté.

5) Le Conseil Général de la Marne éprouve une certaine inquiétude lorsqu'il apprend qu'il est question de créer cinq villes nouvelles de 500.000 habitants environ chacune, tout autour de Paris.

Ces écrans considérables risquent bien d'anéantir tous les espoirs de notre région, déjà sous-peuplée.

Nous émettons un avis formellement défavorable sur ce projet. Que l'on nous fasse donc connaître le coût de telles opérations !

6) La zone d'aménagement nord-champenoise présente incontestablement un intérêt pour les études à entreprendre. Mais elle semble bien venir en deuxième position par rapport à la Basse-Seine, par rapport à la Loire-Moyenne et la zone-Aisne. Pour quelles raisons ?

L'attribution des crédits à ces zones, dites d'appui ou non, devrait être équitablement répartie dès le départ.

7) Le Conseil Général de la Marne exprime l'avis que l'urbanisation de cette zone d'aménagement nord-champenoise se fasse en bande - une bande qui serait représentée notamment par deux vallées : la Vesle et la Marne.

Un nombre bien plus important de zones rurales serait ainsi plus facilement revitalisé, surtout si la bande prévue pour l'urbanisation se prolongeait jusqu'à Vitry-le-François.

8) Si une très forte industrialisation de notre pays apparaît de plus en plus nécessaire, il ne faut pas que les emplois soient créés uniquement dans les villes ou tout autour des villes.

L'organisation urbaine doit pénétrer aussi dans les zones rurales qui le permettent, afin d'aboutir progressivement à la disparition de la notion de ville et de campagne.

9) Notre développement doit se poursuivre de façon harmonieuse, avec du tertiaire en pourcentage normal.

10) Le Conseil Général de la Marne exprime le souhait que nos infrastructures soient renforcées et que nos réseaux de transport - autoroutes, voies navigables - actuellement à l'étude, soient précisés dès que possible.

Il rappelle que notre grosse production agricole demande qu'un canal de grand gabarit traverse le département pour l'écoulement de nos stocks vers l'Europe.

11) L'enseignement supérieur, avec l'Université de Reims qui croît normalement, doit être pour notre région un atout que nous voulons préserver et même fortifier.

12) Le Conseil Général de la Marne rappelle que le barrage Marne et les nombreuses forêts, sans oublier le vignoble, constituent ou constitueront des zones de loisirs ou de tourisme intéressant la région parisienne.

13) Il exprime enfin le souhait qu'une brochure comprenant les avis des quinze départements du Bassin Parisien soit diffusée à tous les conseillers généraux de ces départements, afin qu'ils soient mieux informés et mieux placés pour la poursuite des études qui ne font que commencer.

Adopté à l'unanimité.

NIÈVRE

VOEU

Considérant que la vallée de la Loire Nivernaise fait partie - sur le plan géographique - des pays de la Loire-Moyenne,

Considérant la facilité et la rapidité des communications entre Paris et cette région, qui peut être considérée comme faisant partie de la couronne du Bassin Parisien,

Considérant que l'évolution de l'agriculture accentuera vraisemblablement, au cours des années à venir, le départ des habitants de nos campagnes et que la population de notre département - à peu près stationnaire au cours de la dernière décennie - risque de décroître à nouveau.

Emet le vœu :

1) Que la vallée de la Loire Nivernaise soit incorporée à la "Zone d'appui" de la Loire-Moyenne qui s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du Bassin Parisien (la limite du Loiret et de la Nièvre étant totalement artificielle).

2) Que cette vallée de la Loire Nivernaise puisse être considérée comme une zone d'accueil pour les activités désirant s'implanter hors de Paris, sans en être trop éloignées.

Il convient de noter à ce propos que le département de l'Yonne fait partie de la zone d'études du Bassin Parisien et qu'en 10 ans, cent entreprises nouvelles y ont été créées.

OISE

RAPPORT

présenté par M. Strauss

Après avoir étudié attentivement le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, les Conseillers Généraux se sont montrés dès l'abord unanimement sensibilisés par la sécheresse, pour ne pas dire l'aridité du texte qui leur était soumis.

Ce document qui va engager pour des décennies l'avenir du département fait siennes des données abstraites en négligeant le devenir de nos populations et plus particulièrement de l'homme.

Est-il concevable que des administrateurs conscients de leurs responsabilités puissent accepter d'engager pour plus d'un quart de siècle le département dont ils ont la charge? Peut-on prétendre prévoir, dans une époque

de mutations rapides, parfois même trop brutales, quels seront les objectifs valables à atteindre en l'an 2000? Nous ne le pensons pas et c'est pourquoi nous réclamons une révision périodique du Livre Blanc afin de l'adapter aux nécessités du moment et permettre soit à ceux d'entre nous qui siégeront encore ou à leurs successeurs, de rectifier les erreurs de jugement ou d'orientation qui auront pu être commises et qui ne manqueront pas de l'être.

Une idée maîtresse reflétée par l'unanimité des Conseillers Généraux est qu'il ne saurait être exercé aucune force contraignante à l'égard de l'individu mais qu'au contraire, il doit être recherché tout ce qui peut contribuer au bonheur de l'homme.

C'est dire que lorsque nous voyons surgir au fil des pages une suggestion tendant à régler d'urgence le développement incontrôlé des résidences secondaires dans certains départements, ceci n'est pas de nature à nous rassurer et nous voudrions être sûrs que les auteurs de ces lignes ne font pas partie de la cohorte des Parisiens qui tous les vendredis soirs fuient la capitale pour se rendre dans leur résidence secondaire afin d'y jouir d'un repos bien gagné ! L'habitat du sud de l'Oise, et nous pensons à Creil, est d'ailleurs rapproché à tort des résidences secondaires.

L'importance du sujet débattu ne se conçoit qu'en fonction des moyens financiers susceptibles d'être mis en œuvre pour le réaliser et il ne serait pas concevable que les collectivités locales et par là même les contribuables aient à supporter les charges nouvelles que va leur imposer cette restructuration, alors même que leurs facultés contributives ont déjà atteint un seuil qui ne saurait être dépassé. Les rédacteurs du projet n'ont pas sous-estimé cet écueil puisqu'ils écrivent, page 66 "une attention particulière devrait être apportée aux possibilités financières des collectivités, car, souvent, les charges supportées par les villes en raison de leur rayonnement local, l'emportent sur les avantages qu'elles peuvent en retirer au niveau de leur budget". Qui ne saurait voir en filigrane dans cette assertion Beauvais qui malgré son essor démographique et son rayonnement, rencontre les difficultés que l'on sait.

Dans l'armature général du Bassin Parisien, le choix et la hiérarchie des zones d'appui destinées à favoriser le desserrement de la Région Parisienne, les Vallées de l'Oise et de l'Aisne ne trouvent pas la place déterminante qui leur revient.

Dans le même ordre d'idées, les contraintes prises à l'encontre des cinq cantons sud du département méritent d'être amplement soulignées car elles constituent une atteinte préjudiciable à l'avenir du département tout entier ; le frein apporté aux implantations nouvelles d'industries dans ce même secteur, alors que Paris et sa proche banlieue continuent à en recevoir, illustre mieux que tout autre exemple la contradiction formelle existant entre la DATAR et la politique d'Aménagement du Territoire, contradiction dont nous souhaitons ne pas continuer à subir le préjudice. Nous rappelons notre opposition formelle au renforcement des mesures restrictives envisagées page 26 pour le Sud de l'Oise.

Le bonheur des hommes, aussi idéaliste puisse-t-il paraître, ne peut se faire sans eux ni contre eux. Il réclame un plan harmonieux et équilibré des besoins qui leur sont nécessaires; toute expansion économique, toute amélioration des conditions de vie de nos concitoyens repose sur une politique hardie de construction de logements et de logements sociaux en particulier qui, pour la Région Picardie, présente un caractère d'urgence qui ne semble pas avoir été suffisamment marqué dans le projet de Livre Blanc, Les moyens de transport en sont un autre et c'est pourquoi nous réclamons une priorité absolue pour les voies de communication, car sans elles il apparaît impossible de pouvoir vivifier l'économie du département.

Notre situation particulière, avec la proximité de Paris, nécessite l'urgence d'une liaison Seine-Est par le tracé Nord qui, se combinant avec le canal du Nord, l'autoroute et l'aéroport de Roissy, doit être l'élément moteur de l'expansion future de la région en évitant l'écueil, chaque jour plus redoutable, de la traversée de Paris.

Parallèlement, il est logique d'estimer que le développement de la vallée de l'Oise et de la transversale Rouen-Reims doivent être également inscrits en priorité.

Dans un cadre plus vaste, la création d'une voie reliant l'Europe du Nord-Ouest à la région parisienne par Amiens et Beauvais, en respectant le tracé de la Nationale 1, considérablement empruntée par les touristes anglais, constituera un impact économique qui ne saurait être négligé et dont la réalisation, que nous souhaitons proche, devrait contribuer au resserrement des liens existant entre l'Angleterre, les Pays Scandinaves et notre Métropole.

Nous n'entendons pas négliger pour autant l'aérodrome de Beauvais-Tillé, placé actuellement au septième rang des aérodromes français et qui, par sa liaison rapide avec ces pays de l'Europe de l'Ouest, mérite que l'on envisage les moyens de son expansion et de son développement.

Une fable, qui a sa source dans certains cénacles administratifs, est celle selon laquelle tout le monde a sa voiture, si nous pouvons souhaiter qu'il en soit bientôt réellement ainsi, cela supposerait des routes et des voies de dégagement qui nous font cruellement défaut. La réalité est malheureusement toute autre et les transports ferroviaires ont un rôle essentiel à jouer dans l'économie du département et de la région ; au moment où nous assistons aux essais fructueux de l'aérotrain, mettre 1 h 30 de Paris à Beauvais, 2 h de Compiègne à Amiens, illustre la médiocrité des services mis à la disposition des habitants du département. Il ne s'agit pas de supprimer des lignes secondaires, alors même que les pays étrangers qui l'avaient fait avant nous, s'empressent de les rétablir ; il faut que la S.N.C.F. soit au service des usagers et non pas les usagers à son service, qu'ils disposent d'horaires valables, d'un trafic cadencé et que le commercial soit désormais sur le même plan que le technique au lieu d'en être le parent pauvre.

Cet aérotrain dont je vantais les mérites il y a quelques instants, pourquoi ne pas songer qu'il pourrait efficacement apporter sa contribution à la vitalité de notre région.

Cette insuffisance des relations ferroviaires est un des handicaps pour l'essor de l'Université d'Amiens, les étudiants et leurs parents attendent de la S.N.C.F. un effort constructif d'aménagement des horaires, des liaisons et surtout le maintien des lignes existantes. De même il n'est pas exclu d'envisager que le R.E.R. pourrait être prolongé au-delà de Roissy-en-France et cette suggestion nous amène tout naturellement à rappeler l'importance primordiale que va revêtir, pour toute une partie du département, la réalisation de cet aéroport qui va créer dans les années à venir cinquante à cent mille emplois ; nous avons appris dans le projet de Livre Blanc, qu'une étude a été entreprise associant la Région Parisienne et celle de Picardie ; cette Commission est uniquement administrative et l'on peut s'étonner que les élus intéressés ne puissent faire entendre leur voix au cours des travaux de prospective qui seront élaborés ; nous réclamons la possibilité pour les élus intéressés de pouvoir donner leur avis en formulant le vœu qu'il en soit tenu compte.

Dans cette première série de besoins qui nous paraissent indispensables au bonheur des hommes que j'évoquais il y a quelques instants, nous ne pouvons oublier les lacunes constatées dans ce document, notamment en ce qui concerne les questions hospitalières, complètement ignorées par leurs auteurs.

Il s'agit là sans doute d'un hommage involontaire rendu à la résistance physique et à la vitalité des Français qui malgré l'indigence du systéme hospitalier mais peut-être grâce au dévouement de son corps médical, soutiennent miraculeusement la lutte contre la maladie et la misère physiologique.

Peut-être, mais serait-ce là avoir mauvais esprit, les auteurs du projet ont-ils pensé en négligeant cette question, faire table rase du plus grand nombre d'entre nous, afin de pouvoir réaliser efficacement leur plan en repartant de zéro ou presque.

Tout autre est notre avis, considérant l'optique générale de l'aménagement du Bassin Parisien et la nécessité de décentraliser sur la Picardie l'ensemble des activités qui concernent cette région, nous estimons souhaitable une répartition harmonieuse des établissements nécessaires à l'équipement sanitaire, social et socio-éducatif, ainsi qu'à la formation médicale et hospitalière dans l'ensemble du Bassin Parisien.

Cette répartition devra tenir compte de la démographie existante et prévisible et des répercussions certaines qu'elle entraînera dans les implantations économiques ainsi que dans le déplorable sous-équipement en la matière.

C'est dire que dans le cadre de la mise en place de l'Université d'Amiens, les implantations sanitaires, sociales, socio-éducatives et médico-hospitalières dans l'Oise doivent tenir compte des besoins locaux actuels et à échéances prochaines et lointaines ; ces implantations rejoignent les préoccupations que nous avons déjà exposées sur la mise en ordre et l'amélioration des réseaux de liaison et principalement de télécommunications qui, malgré les efforts du Conseil Général de l'Oise, sont encore nettement insuffisantes et risquent de paralyser toutes les tentatives d'infrastructure de la région.

Si nous avons constaté des lacunes en ce qui concerne l'équipement hospitalier, nous avons par contre pu voir la place que prenaient l'Agriculture et les ruraux dans ce rapport. Notre département qui, à l'intérieur de la Picardie, constitue un des rares pôles français compétitifs au point de vue agricole au sein de l'Europe, ne peut accepter les vues exprimées à ce sujet.

Nous nous refusons à souscrire à la conception de la Région telle qu'elle est développée et qui consisterait en fait à une véritable ségrégation ; vouloir prétendre que les villes de moins de cent mille habitants sont à condamner car aucun véritable tissu administratif ou industriel ne peut s'y développer, constitue une hérésie. Nous nous élevons contre cette tendance à vouloir créer des déserts ; que penser du rôle attribué aux communes qui ne dépasseront pas quelques milliers d'habitants, elles continueront certes à assumer leurs fonctions mais avec des équipements collectifs minimaux et où seuls quelques artisans attardés pourraient se maintenir.

Prétendre que seuls les industries en concentration peuvent vivre et réussir est démenti par les faits dans notre département. Citerai-je toutes celles existantes dans de petites communes et dont certaines prétendent même à la dimension européenne : Profilafroid à Bailleur-sur-Thérain, St Gobain à Thourotte, Blockens à Molliens, Rivoire et Carré à Chiry-Ourscamps. Nobel-Bozel, Péchiney, Poclain et tant d'autres que je ne puis citer.

Il nous est donc impossible d'accepter une telle théorie ; alors que nous avons été les premiers à créer un Fonds d'Aménagement Rural dont les effets bénéfiques se font déjà sentir. Sans crainte de passer pour rétrogrades, nous n'hésitons pas à déclarer que nous n'éprouvons aucune admiration particulière devant une tour d'habitation de 25 étages et que nous lui préférons les H.L.M. diffus que nous construisons dans notre département et qui ont au moins le mérite de respecter la dignité de l'homme.

Vouloir modifier les structures existantes de nos communes, créer des no man's land, organiser volontairement l'exode des petits centres vers les grands, pose la question de savoir ce que nous ferons de nos jeunes : l'Université d'Amiens qui ne devrait comprendre que des facultés en plein exercice et une université satellite destinée à contribuer au desserrement de Paris, ne compte à l'heure actuelle que 43,8 % d'originaires de la région, c'est dire qu'un très large effort doit être fourni pour la décentraliser dans notre département et je cite les réalisations que nous attendons : à Beauvais un UER, Unité d'Enseignement et de Recherches, à Creil, un IUT, Institut Universitaire de Technologie, à Compiègne, un CREPS, Centre Régional d'Education Physique et de Sport ; ceci ne saurait nous faire oublier la nécessité de renforcer la formation professionnelle en multipliant les CET à implanter en zone rurale dans le nord du département et partout où les liaisons sont difficiles avec les autres centres.

Mais nos jeunes doivent se trouver en présence de maîtres qualifiés et c'est pourquoi nous demandons la création d'Instituts Pédagogiques, ex-Ecoles Normales, capables d'assurer leur formation.

Les Conseillers Généraux n'ont pas manqué d'attirer l'attention du Rapporteur sur les difficultés que rencontraient les étudiants de l'Oise pour accéder aux logements universitaires, les critères d'accueil apparaissant les pénaliser ; aussi souhaitons-nous qu'ils soient révisés afin d'éviter aux familles d'être contraintes de rechercher des logements chez les particuliers dont certains ne manquent pas d'exploiter la situation faite à nos jeunes.

Ce rapport se défend d'être un catalogue car il eût été facile de faire place aux desideratas d'un grand nombre de communes et plus particulièrement de nos trois grandes ; Beauvais qui occupe bien peu de place dans ce rapport et qui ne paraît devoir bénéficier d'aucune incitation officielle à l'implantation d'activités devant soulager Paris, Creil dont le potentiel industriel est hors de proportion avec celui qu'il devait être par suite des restrictions apportées à son développement et enfin Compiègne qui voit freiner son expansion par l'absence des deux ponts qui lui sont nécessaires.

Certes, les auteurs du projet se rappelant l'adage bien connu "Aide-toi le ciel t'aidera" n'exclut pas des actions volontaristes. Ce n'est pas au Conseil Général de l'Oise qu'il était nécessaire de le rappeler, depuis de nombreuses années unanimement, il les a effectuées en matière de logement, de routes, de télécommunications, d'adductions d'eau, d'aménagement rural, mais il n'a guère vu les actions d'accompagnement de l'Etat qu'il était en droit d'attendre. Ces actions volontaristes lui ont même été, dans une certaine mesure, préjudiciables vis-à-vis de ses partenaires de la région, lorsqu'il s'agit de l'attribution de crédits. Le Conseil Général n'entend pas pour autant cesser de faire œuvre novatrice, mais il espère que les innovations qu'il a apportées en de nombreuses matières ne soient pas portées à son débit.

Telles sont les suggestions et les observations que les Conseillers Généraux de l'Oise estiment devoir faire pour assurer un meilleur équilibre du Bassin Parisien et réunir les éléments essentiels à un développement plus harmonieux de la région et du département, tout en assurant à leurs habitants des conditions de bien-être qu'ils sont en droit d'espérer et d'attendre de nous.

Conclusions adoptées.

ORNE

RAPPORT

présenté par M. BOUDET

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de la Commission sur le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien. Ce rapport est destiné à servir de base à la discussion qui doit se dérouler sur ce sujet au cours de cette session.

Cette longue étude réalisée par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, fait suite à des décisions prises en 1963 et 1965, donc bien avant qu'il soit question du référendum de 1969 sur la régionalisation.

En donnant aujourd'hui notre avis sur ce projet de Livre Blanc, il est donc nécessaire, avant, de bien préciser dans quel esprit cet avis est donné.

Lors des délibérations qui ont eu lieu à tous les échelons, communes, départements, régions, dans les mois qui ont précédé le référendum, les documents qui nous étaient soumis prévoyaient la création de 26 régions en France. Nous faisions, nous, département de l'Orne, partie de la Basse-Normandie. Le présent projet fait éclater cette région en laissant à l'extérieur le département de la Manche qui pourrait peut-être, s'il le désire, revenir avec nous, comme nous le souhaitons.

Le Référendum du 27 avril, par son résultat négatif, a repoussé en bloc tout le projet qui était soumis à l'avis du peuple français, c'est-à-dire tout aussi bien le nombre de régions prévu que leur mode d'organisation et les modifications du Sénat.

Si nous voulons reprendre l'étude de certains projets et notamment celui de la régionalisation, ce qui est peut-être souhaitable, nous repartons donc sur des bases entièrement nouvelles.

Accepter maintenant telle ou telle donnée, dont le principe avait été évoqué dans le référendum, ne signifie donc nullement que l'on veuille revenir à l'ensemble du projet qui a été repoussé par la majorité des Français.

Je crois que ceci, avant toute discussion, doit être bien précisé.

Je pense que pour bien aménager le territoire français, il serait souhaitable qu'on traite cet aménagement par régions plutôt que de le décider de Paris et que précisément on brise la centralisation économique et administrative que Paris jusqu'ici impose à l'ensemble du territoire.

Nous sommes donc partisans de l'organisation des régions afin de les revitaliser, en leur permettant de meilleurs aménagements, du fait qu'elles auraient des possibilités d'initiative et des pouvoirs de décision sans aller toutefois jusqu'à créer des pouvoirs régionaux trop puissants qui seraient vite attirés par le démon de l'autonomie.

La République Française doit rester une et indivisible, et pour cela, il faut que le Parlement National puisse imposer les mêmes lois à tous.

La Région, à notre avis, ne doit avoir des pouvoirs, actuellement détenus par les Ministères, donnés à un Conseil Régional que pour les problèmes économiques et sociaux, comme en ont les Conseils Généraux au niveau du Département.

Ceci étant dit, la première question qui se pose si l'on est un partisan du régionalisme, c'est combien faut-il faire de régions en France ?

C'est à cette question qu'en réalité le Conseil Général va répondre en examinant le projet de Livre Blanc de la Région Parisienne.

En effet, ce projet de Livre Blanc a été réalisé - fort bien d'ailleurs - après une décision prise par le Parlement en 1963 et qui, sur ce problème d'aménagement du territoire, approuvait la création de 9 régions en France, l'une étant le Bassin Parisien et les 8 autres groupées autour de grandes villes appelées "métropoles d'équilibre".

Ainsi, ce projet de Bassin Parisien repose à la base sur l'organisation de la France en 9 régions et non pas en 26 comme le prévoyait le référendum du 27 avril dernier.

Admettre de discuter de ce projet de Livre Blanc du Bassin Parisien c'est donc implicitement admettre qu'il y ait 9 régions en France.

En réalité, c'est le Gouvernement qui proposera et le Parlement qui décidera du nombre des régions.

Qu'y a-t-il à dire sur le projet qui nous est soumis ?

D'après ce projet la région dite "Bassin Parisien" comprendrait Paris et tout ce qui est compris autour de Paris dans un rayon de 200 km environ. C'est-à-dire le district parisien avec ses nouveaux départements plus la "Couronne" comportant 15 départements, qui sont : l'Oise, l'Aisne, la Somme, la Marne, l'Aube, l'Yonne, le Loiret, l'Eure-et-Loir, la Sarthe, l'Orne, le Calvados, l'Eure, la Seine-Maritime, le Loir-et-Cher, l'Indre-et-Loire.

Cela donnerait actuellement pour la région parisienne 9 millions d'habitants sur 12.000 km^2 et pour les 15 départements de la Couronne 7 millions d'habitants sur 97.000 km^2.

Tout cet ensemble constitue-t-il vraiment une "région" ?

Actuellement certainement pas si l'on considère la communauté régionale comme venant de l'Histoire et aussi des régions naturelles.

Il est bien évident que la Marne (Champagne) et l'Indre-et-Loire, par exemple, ont peu de traits communs avec la Basse-Normandie. Mais il est bien évident aussi que demain, encore plus qu'aujourd'hui, 200 km seront et sont déjà une courte distance et que, par la force attractive de la capitale, toutes ces régions ont un point commun : Paris.

Paris est le cœur dont toutes ces régions attendent une vie plus active, plus prospère.

Si l'on se place uniquement sur le plan de l'économie et de la prospérité, il ne fait aucun doute que tous ces départements ont, par Paris, un lien commun très puissant et forment donc une région.

Et ce bassin parisien, par ses dimensions et sa puissance économique, serait au niveau "européen". Il se rapproche beaucoup plus de la dimension européenne que la Normandie réunissant ses cinq départements.

Nous pensons donc que, nous tournant plus vers l'avenir économique de demain que vers l'Histoire normande d'hier, la défense bien comprise des intérêts de notre département nous conduit à considérer favorablement ce projet de Livre Blanc du Bassin Parisien.

Si la réalisation de ce projet prend corps, il est bien évident qu'une confrontation des représentants de la Ville et du District de Paris et des représentants des départements de la "Couronne" sera d'un très grand intérêt.

Nous pourrions ainsi faire modifier et égaliser la carte des aides financières et fiscales à la décentralisation.

Nous pourrions aussi nous opposer formellement à la création de villes nouvelles, géantes, tout autour de Paris, qui seraient un véritable écran stérilisateur entre Paris et sa couronne.

Tout au contraire, par l'amélioration des voies de communications (routes, téléphone et l'aérotrain) nous devrions faire de toute la "Couronne" une grande banlieue, véritablement reliée, en peu de temps à Paris.

Enfin, les problèmes étant étudiés comme ils sont déjà évoqués dans ce Livre Blanc, les uns après les autres, les vocations particulières des régions naturelles de la "Couronne" étant établies, un plan précis et progressif de décentralisation devrait être établi aussi bien dans le domaine industriel que dans celui de l'Enseignement, des Administrations, des résidences secondaires et des loisirs afin que chaque ville, chaque canton, chaque commune du bassin reçoive dans les prochaines années un sang nouveau qui suscite une croissance équilibrée de l'ensemble de cette région et permette à toutes les activités, notamment à l'agriculture, de retrouver la prospérité.

L'étude d'un tel plan, même au stade purement consultatif (tant que le Parlement n'aura pas légiféré sur ce problème de la régionalisation) pose une question à laquelle il faut que dès les premières réunions une réponse claire et engageant l'avenir soit donnée.

Comment sera organisée la Région ?

Il importe qu'il soit bien convenu dès le début que l'organisation de la région n'entraînera aucune modification dans l'organisation municipale et départementale actuelle.

Il serait bon également que soit ébauchée une organisation très simple comprenant par exemple un Conseil régional qui aura seul pouvoir de décision, composé d'élus désignés par les Conseils Généraux et d'une Chambre d'étude composée de délégués des associations professionnelles et des syndicats. Un Préfet de région devrait avec une Commission régionale (désignée par le Conseil), veiller à l'exécution des décisions.

En bref, la région devrait être organisée à l'image du département et recevoir des pouvoirs actuellement détenus par les Ministères.

Mais il faudra aussi dès le début bien préciser comment seront désignés les membres du Conseil régional car on voit tout de suite que si l'on adoptait une représentation proportionnelle au nombre d'habitants, les parisiens de "Paris" domineraient toujours les élus de la "Couronne", c'est-à-dire des 15 départements.

Il faut donc trouver et convenir d'un système qui ne donnera pas, dans les votes, une suprématie systématique aux élus du district parisien.

Mettre en place une organisation peu lourde, mais efficace, qui doit décider de la prospérité de toute cette région si importante pour le pays et du bonheur de 16 millions d'habitants, est une vaste et grave entreprise.

C'est pourquoi, dès le départ, la discussion doit être claire et complète, c'est ce souci qui excuse la longueur de cet exposé.

*

* *

En conclusion, nous pensons que notre Assemblée pourrait faire connaître à la Délégation à l'Aménagement du Territoire :

1) que nous souhaitons que soit d'abord fixé, par le Parlement, le nombre des régions ;

2) si ce nombre est celui des neuf régions, nous ne serions pas opposés à la constitution de cette région parisienne telle qu'elle est définie en soulignant toutefois qu'il conviendrait peut-être d'y ajouter le département de la Manche ;

3) enfin, cette région ne pourrait être honnêtement organisée qu'en convenant d'un système électoral qui mettrait les départements de la "Couronne" à égalité de représentation avec le District, malgré la différence de population.

CONCLUSIONS

A la suite du rapport présenté par M. Boudet, au nom de la Commission des Affaires Régionales et après discussion, le Conseil Général a adopté les conclusions suivantes :

1) Le Conseil Général souhaite que soit fixé, le plus tôt possible, d'une façon définitive, par le Parlement, le nombre des régions.

   Adopté à l'unanimité.

2) Si ce nombre entraîne la réalisation du Bassin Parisien, le Conseil Général de l'Orne ne serait pas opposé à la constitution de ce Bassin, telle qu'elle est définie dans le projet de Livre Blanc, en soulignant, toutefois, qu'il conviendrait, peut-être, d'y ajouter le département de la Manche et en précisant avec force que les villes déjà existantes dans la "Couronne", devraient être considérablement développées pour décongestionner Paris plutôt que de créer des villes nouvelles illogiques et préjudiciables au développement des départements voisins.

   Adopté à l'unanimité moins deux voix.

3) Enfin, ce Bassin Parisien ne pourrait être honnêtement organisé qu'en convenant d'un système électoral qui mettrait les départements de la "Couronne" à égalité de représentation avec le District parisien, malgré la différence de population.

Adopté à l'unanimité.

SARTHE

AVIS

Le Conseil Général de la Sarthe, réuni en sessions extraordinaires les 19 décembre 1969 et 22 janvier 1970, après avoir pris connaissance du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien :

1 - Constate que le Département de la Sarthe fait partie intégrante du Bassin Parisien et que son avenir se trouve, comme tel, directement lié à celui de l'agglomération et de la région parisienne.

En effet :

- la situation géographique du département de la Sarthe en fait une zone naturelle de desserrement et d'accueil des activités parisiennes dans le secteur tertiaire et industriel,

- elle fait de l'agglomération mancelle une ville relais entre la capitale et l'ouest et le sud-ouest de la France en matière de transport et de tourisme,

- elle donne par suite au département vocation à fixer les populations de l'ouest de la France grâce à des activités implantées à proximité de l'agglomération parisienne,

- elle fait du département un carrefour des grands axes reliant le nord de la France et de l'Europe à l'ouest et au sud-ouest.

2 - Estime que le département de la Sarthe doit constituer, dans la perspective d'un aménagement volontaire et coordonné du Bassin Parisien, une région privilégiée.

Il dispose en effet :

A - d'importants axes de communications naturellement appelés à se développer :

- entre Paris et l'ouest de la France d'abord : autoroute Paris-Chartres-Le Mans ; desserte ferroviaire déjà favorable qu'il convient d'améliorer, Le Mans devant affirmer sa situation de nœud ferroviaire de première importance,

- entre le Nord de la France et de l'Europe vers le sud-est de la France et de l'Europe, par la Vallée de la Basse-Seine, la Normandie, vers Tours et Bordeaux.

B - d'une agglomération bien située au centre du département et en pleine mutation, capable dans les années à venir d'accueillir des activités tertiaires et industrielles grâce à un schéma d'amélioration actuellement mis en place dans une perspective de doublement de la population mancelle.

C - d'un espace rural dont l'aménagement doit faire la part harmonieuse des activités agricoles et des équipements touristiques :

- zone d'élevage et de polyculture à proximité des marchés de la région parisienne,
- possibilités touristiques offertes :
  - au nord-ouest par le parc naturel Normandie-Maine,
  - au sud-est par le Val-de-Loir,
  - dans l'agglomération mancelle, zone de loisirs autour des 24 Heures du Mans, dans le cadre d'un circuit rénové, à réaliser dans le cadre du VIe Plan.

D - d'un centre universitaire devant offrir dans les prochaines années, grâce à l'effort consenti par le département et par la ville du Mans, des perspectives de spécialisation et de complémentarité avec les autres universités du Bassin Parisien.

3 - Emet, en conséquence, le vœu

A - que la région mancelle soit reconnue comme zone d'appui privilégiée dans une perspective de développement orienté du Bassin Parisien,

B - qu'une définition plus élaborée de la notion de zone d'appui soit étudiée dans la rédaction définitive du Livre Blanc,

C - que la liaison autoroutière Paris-Le Mans soit prolongée vers Nantes via Angers,

D - que soit sérieusement envisagée la possibilité d'une liaison rapide entre le nord de l'Europe et le sud de la France, qui contournerait Paris par la région de la Basse-Seine et rejoindrait Le Mans et Tours vers Bordeaux,

E - que le département de la Sarthe soit directement associé à l'élaboration du schéma de développement du Bassin Parisien, les collectivités locales devant se voir reconnaître un rôle primordial dans le choix et l'orientation des décisions à prendre.

F - que les grandes villes de la Couronne définissent entre elles une politique commune et que, dans le cadre de la future réforme régionale, le Bassin Parisien soit doté d'une organisation particulière et constitue une fédération de régions.

SEINE-MARITIME

AVIS

Le Conseil Général de la Seine-Maritime,

Sollicité par M. le Préfet de Région de donner son avis sur le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien,

Après avoir attentivement étudié ce document qui constitue un intéressant thème de réflexion sur les relations interrégionales et, à ce titre, mérite qu'il soit rendu hommage à ses auteurs.

- Estime que si les rapports entre Régions sont nécessaires, il n'est pas moins indispensable que soient vigoureusement affirmés la personnalité de la Haute-Normandie et le rôle qu'elle joue et est appelée à remplir dans le cadre de l'aménagement national, européen et international grâce à ses potentialités propres, notamment la croissance du complexe portuaire Le Havre-Rouen, l'industrialisation portuaire qui en est le corollaire et la valeur de l'axe séquanien et de son prolongement vers l'Est.

- Regrette la création de toute structure interrégionale unissant des départements de la Couronne et s'interposant pour décider ou même proposer les solutions dont dépendrait son avenir, alors qu'il est de la compétence exclusive de l'Etat de rendre les arbitrages éventuellement nécessaires.

- Propose que les rapports entre Régions s'inscrivent dans les dimensions suivantes :

1) La concertation de la Haute-Normandie avec la Basse-Normandie revêt un caractère privilégié et doit donc se manifester par des réunions régulières de leurs délégations ;

2) Les objectifs communs aux deux Régions normandes doivent les conduire à définir leur unité et à dialoguer avec la Région Parisienne et avec le Pouvoir Central pour en assurer la reconnaissance.

3) Les fonctions spécifiques que peut avoir à défendre la Haute-Normandie à l'égard des autres Régions qu'elles appartiennent ou non au Bassin Parisien tel que le circonscrit le projet de Livre Blanc, seront traitées grâce à des contacts bilatéraux ou multilatéraux des régions concernées.

Le Conseil Général est d'avis que ces modalités suffiront, sans nouvelles structures administratives contraignantes, à assurer la nécessaire concertation interrégionale tout en renforçant la vocation propre de la Haute-Normandie dans l'économie française et dans l'aménagement du territoire national.

SOMME

MOTION

Le Conseil Général de la Somme, consterné par l'insuffisance du rôle imparti à la Picardie dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien établi en mars 1969, sans contester le sérieux de certaines études, relève toutefois

une méconnaissance regrettable de la réalité régionale et l'ignorance de ses aspirations maintes fois exprimées et souvent traduites dans les faits par un effort considérable de ses collectivités locales et consulaires.

Regrettant d'ignorer le degré d'avancement dans notre région de l'exécution du Ve Plan, constatant l'oubli délibéré des objectifs définis dans le Plan Régional de développement et d'aménagement approuvé par le décret du 12 mai 1964, il est amené à réclamer au titre du VIe Plan la priorité à donner au logement avec dotation particulière pour la capitale régionale, à l'urbanisation, à l'équipement du chef- lieu et des agglomérations principales, à la formation professionnelle, à l'enseignement technique et aux équipements sociaux.

Il constate l'isolement d'Amiens dans le réseau actuellement prévu des communications modernes et enregistre avec surprise que le Livre Blanc considère que "l'équipement industriel a atteint en Picardie son niveau de stabilité", qu'aucune incitation industrielle ni aucun transfert d'activités administratives n'ont été réalisés ou prévus à son bénéfice.

En raison de ces insuffisances, il donne un avis défavorable au projet.

*

* *

Le Conseil Général, soucieux de garantir l'activité agricole, essentielle en Picardie, rappelle que celle-ci n'est pas exclusivement une région céréalière et de grandes exploitations, que la sauvegarde de la production de viande et de lait devrait assurer le maintien des exploitations familiales et qu'il y aurait un intérêt majeur à implanter en zone rurale des industries agricoles et alimentaires.

Il rappelle qu'il a réclamé et travaillé avant même l'achèvement de la Reconstruction, à l'industrialisation poussée du département et demande donc que soit mise en place l'infrastructure indispensable à cette nécessaire industrialisation.

La Vallée de la Somme, au même titre que la Vallée de l'Oise est un axe vital pour la Picardie , susceptible de connaître une activité plus grande pour l'ouverture du tunnel sous la Manche et l'équipement portuaire moderne de son estuaire.

Le département doit connaître de l'Est à l'Ouest un développement industriel accéléré, l'objectif étant d'y créer 5.000 emplois par an dans les zones existantes dont l'urbanisation doit être assurée.

Amiens, ville de la Couronne, a abordé le Ve Plan dans une situation regrettable de déséquilibre fondamental mais jouit néanmoins d'une rente de situation privilégiée donnant une vocation prioritaire à recevoir des actions de desserrement renforcées par des mesures administratives et financières permettant à Amiens de jouer son rôle de Capitale Régionale.

A l'Ouest ce développement doit s'appuyer sur Abbeville et l'ensemble du Vimeu jusqu'à la Bresle, leur complémentarité devant être renforcée. A l'Est, la situation exceptionnelle caractérisée par l'existence des voies de communications modernes, canal et autoroute du Nord, permet d'envisager le développement d'industries variées.

La réalisation d'autoroutes doit faire de la Capitale Régionale un nœud routier important et assurer à l'espace picard les structures qui lui font actuellement défaut : l'aménagement d'urgence d'itinéraires particulièrement importants :

- Paris - Beauvais - Abbeville - Boulogne - Calais en voie rapide avec embranchement de Beauvais à Eu ;

- L'itinéraire Rouen - Amiens - Combles prolongeant l'autoroute desservant Bruxelles ;

- Mise en autoroute de la voie rapide Amiens - Roye et amélioration de la liaison Amiens - St-Quentin assurant une bonne cohésion régionale et universitaire.

La modernisation du canal de la Somme, voie dont l'entretien a été systématiquement délaissé, pourrait au même titre que les améliorations ferroviaires - comportant le maintien et la modernisation des lignes existantes - routières et téléphoniques favoriser l'implantation d'établissements industriels dont certains trouveraient l'approvisionnement exceptionnel en eau qui leur est indispensable.

Le Conseil Général considère que ce développement industriel indispensable peut parfaitement se concilier avec l'aménagement de la façade maritime et des vallées picardes à des fins touristiques et d'organisation des loisirs dans le respect des sites et de la nature.

Le Conseil Général n'accepte pas l'isolement auquel la Picardie semble condamnée aux confins du Bassin Parisien dans le projet de Livre Blanc.

Il est persuadé que la Région de programme Picardie a permis à l'échelle humaine l'étude et la définition raisonnable de ces objectifs essentiels qu'il rappelle une fois de plus avec insistance.

YONNE

RAPPORT

de la Commission d'Etudes, présenté par M. Treille

PREMIERE PARTIE

Le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien élaboré par son Groupe Interministériel comporte deux parties :

1) - Aménager les régions du Bassin Parisien

Ce chapitre définit les principes visant à aménager le développement économique du Bassin Parisien.

2) - Analyse en sept chapitres des éléments essentiels de cette politique :

I — Population et emploi
II — Activités économiques
III — Organisation urbaine

IV – Réseau de transport

V – Enseignement supérieur

VI – Loisirs

VII – Ressources rares

Le Bassin Parisien représente la Région Parisienne et quinze départements limitrophes appelés couronne :

Oise, Aisne, Somme, Marne, Aube, Yonne, Loiret, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Sarthe, Orne, Calvados, Eure, Seine-Maritime.

Cet espace ne constitue pas un ensemble distinct du reste de l'espace économique national en raison de son absence d'unité ; en effet, ces départements ou région sont ouverts pour autant sur la Région Parisienne ou sur les régions extérieures voire métropole d'équilibre, mais cette absence d'unité est compensée par un élément essentiel : l'attraction de la Région Parisienne.

Après avoir analysé la situation de la couronne du Bassin Parisien, le Livre Blanc souligne le déséquilibre en matière démographique, d'industrialisation et d'enseignement universitaire, vaste zone peu densément peuplée, non seulement par rapport à la Région Parisienne, mais aussi par rapport à d'autres régions voisines comme le Nord, la Lorraine et la Bretagne.

Toutefois, il faut noter la remarque du renversement de la situation démographique entre les recensements de 1962 et de 1968 ; le taux moyen de croissance de la population des quinze départements de la couronne qui était entre 1954 et 1962 de 0,8 % par an est passé à 1,17 % entre les deux derniers recensements ; le solde migratoire autrefois négatif est devenu largement positif.

Nous devons, comme argument favorable à notre développement, souligner le résultat démographique du département de l'Yonne ; sa part dans le solde migratoire correspond à 8,5 %, alors que sa population ne représente que 4 % ; nous nous situons au-dessus de la moyenne des quinze départements qui constituent la couronne.

Cette situation doit se confirmer et il est intéressant de prendre connaissance du rapport sur les propositions de modification du schéma directeur de la Région Parisienne concernant :

A – Les hypothèses démographiques

Au cours du dernier tiers de siècle, la région de Paris ne devrait absorber que 23 % de la croissance de la population française, les huit métropoles d'équilibre en recevoir quelque 50 % et les villes du Bassin Parisien plus de 15 %.

B – Sur les options économiques

Les principes d'organisation de la Région Parisienne s'harmonisent avec les options de la politique générale d'aménagement du territoire. Le cadre d'extension future ne doit pas se borner aux limites administratives actuelles du District de la Région de Paris, mais être élargi au Bassin Parisien. Cette extension doit conduire au développement maximum des villes du Bassin Parisien dans l'essor desquelles le nombre des 14 millions d'habitants dans la seule région de Paris serait largement dépassé. En particulier, le développement des villes de la couronne susceptibles de "jouer le rôle d'écran vis-à-vis des mouvements migratoires en direction de Paris et de pôles d'attraction, d'autant plus efficaces qu'elles seront pourvues d'emplois nouveaux, nés de la croissance industrielle globale du pays" est souhaitable.

Après avoir signalé les atouts dont disposent les régions de la couronne en raison de leur proximité de Paris, le Livre Blanc expose les éléments de doctrine de la politique de développement du Bassin Parisien, dont le thème principal est:

le desserrement des activités parisiennes dans la couronne

par la décentralisation à courte distance (150 à 200 km) en utilisant le potentiel de croissance parisien pour favoriser ce secteur de développement pour en organisant celui de la capitale dans un espace élargi.

Le caractère complémentaire de la couronne et de Paris est ainsi bien souligné.

Le desserrement est préconisé dans quatre zones d'appui :

- la Basse-Seine
- la Loire-Moyenne
- le Nord de la Champagne
- les vallées de l'Oise et de l'Aisne,

et aux neuf agglomérations de plus de 100.000 habitants dits "centres régionaux" dont cinq sont contenus dans lesdites zones d'appui :

- Rouen
- Le Havre
- Caen
- Le Mans
- Tours
- Orléans
- Troyes
- Reims
- Amiens

Quelles sont donc les raisons de ce choix restrictif et prioritaire ?

Il faut citer les deux critères de cette stratégie d'aménagement :

a) Concentration des moyens réglementaires techniques et financiers dans les zones géographiques et dans les secteurs d'activités où des actions apparaissent nécessaires et opportunes.

b) Organisation de l'espace qui ne dissocie pas de manière intolérable, tant pour l'individu que pour la collectivité, les différentes fonctions : habitat, travail, services et loisirs.

Les potentialités de développement économique sont étudiées en fonction d'une politique d'industrialisation fondée sur les ressources et sur les besoins de la population et du pays d'une part, et si l'on considère certains principes définis dans le projet de Livre Blanc d'autre part, il est indispensable d'orienter vers les régions de la couronne des activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris, d'organiser le développement de l'ensemble du Bassin Parisien de telle sorte que chacune des parties tire le meilleur profit en constatant que les régions de la couronne disposent de nombreux atouts en raison de la proximité de Paris. On est amené à proposer une 5e zone afin de combler ce vide entre la zone d'appui de la Loire-Moyenne et celle du secteur Nord-Champenois.

Si cette zone ne peut être comparée avec les zones d'appui définies dans le projet de Livre Blanc sur le plan économique et démographique, son absence dans le plan d'aménagement, alors qu'elle possède incontestablement une vocation d'accueil, est un lourd handicap.

Sans remettre en cause les principes et la doctrine qui ont finalement déterminé les zones d'appui et les centres régionaux du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, qui indique, par ailleurs, que le développement des villes petites et moyennes relève essentiellement de stratégie régionale, il est nécessaire d'inclure dans cet ordre de priorité toutes les parties de la couronne situées hors des zones d'appui qui ont une vocation particulière.

Si l'on admet que l'industrialisation doit être le moteur de l'expansion, il est utile de rappeler quels sont les facteurs indispensables à sa réalisation.

1) Main-d'œuvre disponible et logements ;
2) Environnement industriel ;
3) Equipement scolaire et universitaire ;
4) Voies de communication.

Notre Commission propose que les Vallées de l'Yonne et de l'Armançon soient reconnues comme zone de développement secondaire du Bassin Parisien et comme région d'accueil privilégiée dans la politique de desserrement de la Région Parisienne.

Des secteurs de développement pourraient se situer de la façon suivante :

Zones de développement :

- Auxerre
- Joigny - Migennes
- Saint-Florentin
- Sens

Centres intermédiaires :

- Avallon
- Tonnerre.

En ce qui concerne les relations entre les régions, la coopération interrégionale doit être recherchée entre la Région Parisienne et les régions voisines ; une nouvelle forme de concertation doit être également établie entre les régions de la couronne et celle de Paris.

Nous devons avoir des éclaircissements sur l'articulation des recommandations devant conduire à des réalisations prévues dans le cadre du Bassin Parisien et les décisions administratives de notre Région Bourgogne.

Nous relevons avec inquiétude, sur l'étude du rapport des modifications du Schéma Directeur de la Région Parisienne, une proposition du Comité Consultatif Economique et Social de la Région de Paris "la coordination avec les régions périphériques comprises dans le Bassin Parisien en raison des problèmes spécifiques auxquels elles

doivent être en commun confrontées pourrait relever de l'autorité du Délégué Général du District" et souhaiter que "soient étendues à l'ensemble du Bassin Parisien les études d'aménagement qui ne doivent pas s'arrêter aux limites actuelles du District".

DEUXIEME PARTIE

I – LA POPULATION ET LES EMPLOIS

On observe dans le projet de Livre Blanc deux remarques :

- d'une part, l'augmentation de la croissance de la couronne ;
- et d'autre part, le renversement de tendance des courants migratoires qui, de négatifs, sont devenus positifs.

En pourcentage, l'évolution de la population en 1968 représente un accroissement de :

Couronne	1,17 % contre 0,79 en 1962
Région Parisienne	1,48 % contre 1,81 en 1962
Bassin Parisien	1,33 % contre 1,36 en 1962
Reste de la France	1,05 % contre 0,80 en 1962
France entière	1,15 % contre 0,99 en 1962

Les migrations qui ont constitué jusque vers 1966 la part principale de la croissance parisienne diminuent régulièrement au point d'annuler leur solde à la fin du siècle.

La Région Parisienne ne s'accroîtra que de 50 % en trente deux ans, soit 1,4 % par an, ce rythme s'abaissant à 1 % par an à la fin du siècle.

L'accroissement de la population dans notre département s'accélère ; le recensement de 1968 fait apparaître une augmentation de population de 13.550 habitants en six ans ; on assiste à une concentration de population dans les zones de peuplement industriel ou urbain particulièrement dans celles d'Auxerre, de Joigny et de Sens qui ont accueilli plus de 17.000 personnes en six ans. La population urbaine départementale a continué à croître de 17 % soit 2,8 % par an.

La population de toutes les communes en agglomérations urbaines est en progression. Les variations les plus élevées en valeur relative annuelle concernent : Saint-Florentin (+ 6,5 %), Joigny (+ 5,9 %), l'agglomération de Sens (+ 2,9 %), l'agglomération d'Auxerre (+ 2,7 %), l'agglomération de Migennes (+ 2,7 %), Avallon (+ 2,4 %) La zone de développement que nous proposons a un développement plus rapide que les zones d'appui prévues dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien.

Basse-Seine	accroissement en % par an 1962-1968 : 1,43 %
Oise-Aisne	accroissement en % par an 1962-1968 : 1,51 %
Secteur Nord-Champenois	accroissement en % par an 1962-1968 : 1,71 %

Vallée Loire-Moyenne accroissement en % par an 1962-1968 : 2,32 %

Zone de développement proposée accroissement en % par an 1962-1968 : 2,66 %

Les prévisions d'emplois à créer entre 1962 et 1985 sont de 1.250.000 dans la couronne du Bassin Parisien ; la moyenne annuelle des créations d'emplois s'élèverait au total de 52.000 environ dont près de 29.000 dans les branches industrielles et le bâtiment, et 23.000 dans le secteur tertiaire ; la suppression des emplois agricoles serait de 325.000.

II – LES ACTIVITES ECONOMIQUES

Après avoir analysé les différents secteurs des activités économiques : primaire, secondaire et tertiaire, les perspectives d'actions à entreprendre sont citées : desserrement industriel de la capitale pour le développement économique des régions de la couronne ; une remarque toutefois : on peut considérer le desserrement comme un appoint sans doute très important, mais non pas vital.

En partant de ces principes, nous devons nous orienter vers la création de structures industrielles en réalisant en priorité les infrastructures indispensables dans les secteurs :

- du logement
- des télécommunications
- de l'enseignement technique.

Des quatre départements bourguignons, l'Yonne est celui dont le développement économique a été le plus rapide pendant ces dernières années. La population active non agricole a augmenté de 20 % de 1962 à 1968.

Le développement industriel a été le fait des zones solidement industrialisées : vallées de l'Yonne et de l'Armançon dont les points forts sont les agglomérations de Sens, Auxerre, Migennes, les villes de Joigny, Saint-Florentin, Tonnerre.

Les implantations industrielles effectuées dans ce secteur - 51 industries pour 4.241 emplois nouveaux - représentent les trois quarts des implantations pour l'ensemble du département.

III – L'ORGANISATION URBAINE

Le Bassin Parisien est aujourd'hui un vaste espace peu peuplé, 70 habitants par km^2 pour la couronne, 150 si l'on ajoute la Région Parisienne, alors que la Belgique ou les Pays-Bas en comptent 375.

42 % de la population des quinze départements de la couronne vit encore en milieu rural (2.858.000 sur 6.825.000).

Il y a dans la couronne trois agglomérations de plus de 200.000 habitants : Rouen, Le Havre et Tours, six villes de 100.000 à 200.000, quatre de 50.000 à 100.000 et vingt de 20.000 à 50.000 habitants.

Si l'Yonne ne possède actuellement aucune ville de plus de 50.000 habitants, elle a une armature urbaine équilibrée ; de vastes programmes de modernisation et d'équipement sont établis pour :

- Auxerre
- Sens (création du District Urbain de l'Agglomération sénonaise)
- Joigny
- Migennes (création du District Urbain de Migennes).

Si d'après le projet de Livre Blanc les villes de 20.000 à 100.000 habitants doivent jouer un rôle d'animation et de desserte économique pour les espaces ruraux qui les entourent, il est nécessaire d'en définir les objectifs et les équipements prioritaires.

IV – LES RESEAUX DE TRANSPORTS

On note dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien une volonté d'améliorer les réseaux de transports rapides en fonction de l'évolution de la technique ; il est souhaitable que ce soit dans le sens d'un desserrement plus large des activités liées à la capitale vers les régions de la couronne.

La zone de développement que nous proposons bénéficie de nombreux atouts dans le domaine des communications, aussi bien ferroviaires que routières ; elles sont excellentes et d'une densité exceptionnelle:

- elle est traversée par la voie ferrée Paris-Lyon, l'une des plus importantes de France ;

- l'autoroute A 6 assure une très bonne liaison Paris-Sens (par Nemours CD 81 ou Savigny-sur-Clairis, raccordements à l'autoroute), Joigny, Auxerre, Avallon ;

- la liaison Paris, Montereau, Sens est assurée par la RN 5, très bon itinéraire Paris-Genève par Dijon ;

- la RN 6 assure la liaison Paris-Turin par Lyon et le Mont-Cenis ;

- la RN 77 assure la liaison Auxerre, Saint-Florentin, Troyes, Région Est ;

- la RN 60 revêt une importance économique de 1er plan ; en effet, elle relie Nantes (métropole d'équilibre), la zone d'appui de la Loire-Moyenne (avec Tours, Orléans), Montargis, notre zone de développement proposée avec l'agglomération de Sens, Troyes (Centre Régional) et à partir de cette ville,

  - d'une part, Nancy et Strasbourg ou Metz et la Sarre,
  - d'autre part, le secteur Nord-Champenois (zone d'appui) avec Reims.

Elle constitue une liaison privilégiée vers l'Europe du Nord-Ouest.

Il faut également noter que la zone proposée bénéficie de voies de navigation telles que l'Yonne, le canal de Bourgogne et du Nivernais.

Enfin, la création du nouvel aérodrome d'Auxerre sera d'un intérêt capital pour les liaisons aériennes.

V – L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Si l'enseignement supérieur constitue dans le Bassin Parisien comme ailleurs un instrument de qualification des hommes, il les prépare à exercer des professions qui leur donneront plus de responsabilités en même temps qu'il leur ouvre l'accès à une culture qui est un élément d'épanouissement personnel.

Dans ce domaine doit s'affirmer la solidarité des différentes parties du Bassin Parisien, mais notre département qui appartient à l'Académie de Dijon a une situation particulière et fait figure d'isolé.

Le projet de Livre Blanc prévoit d'ici 1985 la création de 16 à 20 centres universitaires de 12 à 15.000 étudiants chacun.

Nous demandons :

- que certains de ces centres puissent être situés dans notre département dans le cadre de la décentralisation universitaire étendue à l'ensemble du Bassin Parisien ;
- la création d'un Institut Universitaire de Technologie pour la branche génie mécanique ;
- le développement des Lycées Techniques en ouvrant des sections nouvelles ;
- le développement des sections de Techniciens Supérieurs qui existent au Lycée Technique de Sens et qui obtiennent des résultats remarquables.

VI – LES LOISIRS

Le département de l'Yonne offre dans ce domaine de nombreuses possibilités ; nous sommes d'ailleurs cités trois fois par les auteurs du Projet de Livre Blanc du Bassin Parisien.

Sans être une région de grand tourisme, l'examen du nombre de résidences secondaires de week-end montre que le tourisme s'accroît surtout autour de l'Yonne. La zone d'attrait comprend la rivière, les amorces des vallées latérales et quelques coteaux dominant la vallée.

Le tourisme et les villégiatures se développent également dans la Puisaye, le Gâtinais et la Forêt d'Othe.

Des actions sont entreprises pour le développement de l'électrification et l'alimentation en eau ; les expériences se poursuivent dans le domaine des maisons familiales, gîtes ruraux et villages de vacances ; un effort important est fait en faveur des campings municipaux les plus actifs, ainsi que pour le développement des aménagements de plages, piscines, terrains de sports et de jeux et des établissements d'accueil (restaurants, terrasses, etc.).

De nombreux projets sont à l'étude :

- dans le cadre des activités sportives sur l'Yonne, voile, motonautisme, baignades, pêches et tourisme fluvial Manche-Méditerranée, mise en valeur des hautes vallées de l'Yonne et de l'Armançon, Cure, Serein, Cousin, Trinquelin, etc.

- aménagement des plans d'eau : lacs du Morvan et du Bourdon, utilisation des gravières et des sablières pour la création de plans d'eau sportifs et prévenir ainsi une dégradation irrémédiable du paysage.

La forêt apporte également dans notre département un élément pour l'accueil et la détente des citadins. Enfin, la richesse du patrimoine culturel de notre département est importante. Elle sera mise en valeur par la prochaine réédition du volume "Richesse de l'Yonne".

VII – LES RESSOURCES RARES

L'espace et le paysage

La coordination de l'exploitation des gisements alluvionnaires de matériaux de construction "sablières" fait l'objet dès maintenant d'une réglementation devant mettre une fin à l'exploitation anarchique de ces gisements.

La création du parc régional du Morvan et les mesures contre le déboisement intensif de la forêt sont des éléments de protection de la nature et du paysage.

L'eau

L'eau, source de vie, doit être considérée comme une ressource rare. Son utilisation doit être organisée en tenant compte des besoins dans les secteurs agricoles et les zones urbanisées.

Nous devons rester vigilants dans notre département si les vallées de l'Yonne et de l'Armançon deviennent une zone d'industrialisation privilégiée.

Enfin, la protection des zones de pompage doit être rigoureuse surtout autour de nos agglomérations urbaines ; une aide accrue doit être apportée aux collectivités dans le domaine administratif et financier pour la protection de ces zones.

AVIS

Le Conseil Général de l'Yonne,

après étude du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien,

constate que ce document constitue une base de travail et d'étude valable,

mais il pense cependant que les principes qui y sont retenus risquent de déboucher sur des positions un peu théoriques s'ils ne sont tempérés par les réactions concrètes des élus de toutes les collectivités intéressées ; il se félicite à cet égard d'avoir pour ce qui le concerne été consulté en temps opportun.

Il croit devoir présenter un certain nombre de remarques relatives d'une part, à la conception générale du Livre Blanc et, d'autre part, à la place que doit occuper l'Yonne dans le Bassin Parisien.

Sur le premier point

- s'il est normal de considérer que les problèmes de croissance de la capitale sont essentiels pour le Bassin Parisien, ils ne peuvent toutefois constituer les seuls éléments à retenir pour déterminer l'avenir de la couronne, alors que, surtout depuis une quinzaine d'années, celle-ci a créé des structures d'accueil valables ;

- s'il est important que le développement des villes petites et moyennes relève pour une part de la stratégie régionale, encore convient-il qu'il ne soit pas négligé à l'échelon général du Bassin.

En conséquence,

- il est souhaitable de dégager l'agglomération parisienne des activités qui peuvent s'exercer ailleurs,

- il est dangereux de créer des villes nouvelles qui, par une jonction quasi inévitable avec les villes existantes, risquent d'aboutir à un résultat opposé à celui que l'on recherche,

- il faut réaliser une véritable politique de décongestion industrielle en revenant sur certains assouplissements des conditions d'agrément des installations industrielles dans la région parisienne,

- il est indispensable, à côté des zones d'appui, de créer des zones de développement lorsque la situation géographique, la vocation régionale et la qualité des infrastructures et des équipements le justifient.

Sur le second point

Le projet de Livre Blanc méconnaissant gravement la vocation de l'Yonne, dont le taux d'expansion est supérieur à celui des quatre zones d'appui prévues dans le Bassin Parisien, doit être modifié compte tenu des indications suivantes :

1 - Le département de l'Yonne doit constituer une zone de développement dont la vocation est d'accueillir des entreprises transférées ou nouvelles, plus particulièrement dans la zone préférentielle formée par les Vallées de l'Yonne et de l'Armançon.

Une telle perspective est justifiée :

- par la proximité de la région parisienne,
- par la situation privilégiée du département en matière de voies de communication,
- par le redressement de sa tendance démographique,
- par la progression constante de son taux d'urbanisation,
- par la présence de la zone clé de l'agglomération de Sens et de son District Urbain,
- par l'importance de l'ensemble formé par les Villes d'Auxerre-Joigny-Migennes et Saint-Florentin, qui doit être regardé comme un Centre Régional Assimilé.

2 - Cette zone de développement axée sur l'accueil des entreprises n'exclut ni une vocation agricole qui demeure essentielle, ni une activité touristique importante, mais il serait vain de vouloir envisager ces deux aspects en dehors d'une industrialisation qui ne peut au contraire qu'en accentuer la valeur.

3 - Pour que cette zone de développement remplisse parfaitement sa vocation, des progrès devront être réalisés sur le plan des voies de communication, de l'enseignement, du logement et des télécommunications, mais de tels progrès sont tout-à-fait possibleset sont en quelque sorte commandés par le souci de tenir compte de potentialités évidentes. Ces éléments ont été soulignés par le rapport présenté par le Comité d'Expansion et adopté à l'unanimité par le Conseil Général de l'Yonne au cours de sa première session de 1969.

Il est indispensable qu'ils soient pris en considération dans la rédaction définitive du Livre Blanc.

Adopté à l'unanimité des membres présents, moins 1 abstention.

III

Comités d'Expansion Economique

COMITÉS D'EXPANSION ÉCONOMIQUE

HAUTE-NORMANDIE

AVIS

Le Comité Régional d'Expansion de Haute-Normandie estime que :

1 – Le Bassin Parisien ne peut constituer un cadre d'administration et être organisé comme un échelon de la vie politique.

2 – Le Bassin Parisien est une aire d'-etudes et de recherches bilatérales pour certaines questions qui doit comprendre un nombre entier de régions et naturellement la Région Parisienne elle-même.

3 – La concertation interrégionale devra être définie et organisée de manière générale, à l'exemple des communes et des départements, à l'occasion de la nécessaire réforme régionale. La concertation entre les régions du Bassin Parisien s'inscrit dans cette mesure et n'a donc pas de caractère particulier.

4 – La concertation dans le Bassin Parisien doit jouer d'abord de manière bilatérale entre chacune des régions périphériques et la Région Parisienne et entre certaines régions voisines. Elle peut s'étendre ensuite pour l'examen de questions particulières à toute autre région, située ou non dans le Bassin Parisien, dans le cadre général de concertation interrégionale à organiser.

5 – Le projet de Livre Blanc a le mérite essentiel de poser la question des relations de la Région Parisienne avec les autres régions et singulièrement celles qui l'entourent. Il ne peut proposer par contre l'établissement de relations permanentes mais exceptionnelles entre les sept régions concernées (en totalité ou pour partie) du Bassin Parisien en dehors de l'organisation générale d'une concertation interrégionale qui associerait d'abord des régions voisines entre elles et chacune des régions avec la Région Parisienne.

PICARDIE

AVIS

"Quand on veut reprendre avec utilité et montrer à un autre qu'il se trompe il faut observer par quel côté il envisage la chose, car elle est vraie ordinairement de ce côté là, et lui avouer cette vérité, mais lui découvrir par où elle est fausse"
Pascal

Les problèmes du Bassin Parisien "sortent de l'ordinaire et demandent que soient bien précisés à la fois la façon dont ils doivent être posés et la nature des réponses que l'on peut essayer de leur donner" écrivent les auteurs du projet.

Nous partageons pleinement cette conviction.

Mais après examen approfondi du texte, force nous est de constater que si telle était leur objet, ils ont échoué.

Le sentiment quasi général à la lecture du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien est en effet un sentiment de malaise qui tient autant à l'incohérence apparente du texte pris dans son ensemble qu'aux multiples contradictions de détail qu'on peut y déceler.

On constate en effet, très schématiquement, que le projet :

- énonce des principes et définit des perspectives dont certains au moins sont parfaitement compatibles avec les conceptions régionales ;
- analyse la situation actuelle, point de départ desdites perspectives de façon relativement satisfaisante ;
- et préconise ensuite, en guise de conclusion des mesures totalement étrangères aux prémices quand elles ne les contredisent pas formellement !

Peut-être aurait-on pu prévoir que, dans ces conditions, le "dialogue nouveau" souhaité par les auteurs risquait fort de n'être qu'un dialogue de sourds, parfaitement stérile, l'incompréhension réciproque condamnant l'entreprise tout entière dans la mesure où "la recherche des conditions d'un équilibre entre les différentes régions du Bassin Parisien ne peut se concevoir sans la participation effective de tous les intéressés".

C'est pourquoi le Comité Régional s'est attaché à dépasser le simple constat d'échec en recherchant quelles pourraient être les conditions d'une concertation véritable.

Pour cela, il fallait tout d'abord comprendre et faire comprendre l'origine des principaux malentendus.

C'est à cet objectif que répond l'analyse des 27 premières pages du texte (1) qui sout le titre "Aménager les Régions du Bassin Parisien" constituent en quelque sorte une déclaration d'intentions, qui nous a profondément troublés dans la mesure où elle nous est apparue tout à tour contradictoire et ambigüe.

Lorsqu'on en cherche les raisons on s'aperçoit qu'elles sont trop nombreuses et trop étroitement associées pour qu'il soit toujours possible de les distinguer clairement.

On peut cependant en déceler trois grandes catégories qui tiennent respectivement :

- à l'exposé des "doctrines",
- à la conception de l'aménagement national,
- aux méthodes de travail.

• L'exposé des "doctrines" témoigne d'imprécisions regrettables

- c'est ainsi notamment que les termes "développement" et "aménagement", qui ne sont nulle part définis, sont employés alternativement et de façon souvent équivoque.

---

(1) Voir analyse détaillée en annexe I.

Comment se comprendre lorsque d'un côté on imagine une répartition idéale des hommes et des activités et la meilleure façon de l'organiser tandis que de l'autre on s'intéresse presque exclusivement aux modalités concrètes et immédiates de la répartition nouvelle, en termes quantitatifs le plus souvent.

Dans la mesure où "l'aménagement" du Bassin Parisien supposait le "développement" des Régions - de la Picardie en particulier - il fallait s'attendre, faute de s'être fait comprendre, à voir le problème réduit à celui de la croissance régionale et prévoir que les premières questions posées seraient : combien, quand et comment ?

- c'est pourquoi d'ailleurs il aurait été utile - et honnête - de définir clairement les limites de toute politique volontariste, dans le contexte présent, et de ne pas entretenir la confusion largement répandue entre le souhaitable et le réalisable, d'autant qu'en l'occurence le fossé de l'un à l'autre ressemble fort à un abîme !

- Il est dommage, enfin, que dans un texte soumis à consultation dans une région comme la Picardie où les ruraux sont nombreux, les rapports existants dans l'esprit des auteurs du projet, entre "aménagement de l'espace" et "urbanisation" n'aient pas été mieux expliqués.

Faute d'être soigneusement justifiée, la confusion de deux notions, apparemment non assimilable, ne pouvait qu'entraîner un grave malentendu.

• La conception de l'aménagement national et la notion même de Bassin Parisien telles qu'elles ressortent du projet de Livre Blanc comportent de graves équivoques.

- La première partie du Livre Blanc s'intitule "Aménager les Régions du Bassin Parisien" et l'ensemble du texte fait explicitement ou implicitement allusion aux régions actuelles - sans jamais les définir, toutefois.

- Il est fait référence aux "stratégies régionales de développement" mais on ne perçoit nulle part la prise en considération de ces dernières. C'est ainsi par exemple qu'on chercherait en vain l'évocation des Plans Régionaux, de celui de Picardie en particulier, approuvé par le gouvernement en 1964 !

- On insiste par contre longuement sur le rôle des huit métropoles d'équilibre et de Paris, la nécessité de coordonner les décisions à venir en fonction de leurs rapports et l'on souligne que ces métropoles et Paris déterminent 9 ensembles économiques, clairement définis.

- Le projet de Livre Blanc, enfin, n'étudie qu'une fraction des régions concernées (à l'exception de la Haute-Normandie et de la Picardie) : 15 départements, soit une entité définie a priori et qui de l'aveu même des auteurs n'a aucune unité et ne saurait constituer un espace d'aménagement cohérent.

Face à ces constatations on éprouve une certaine perplexité et l'on est fort tenté de conclure que le Bassin Parisien tel que l'entend le projet de Livre Blanc n'est, au bout du compte, rien d'autre que "l'espace à sa mesure" dans lequel Paris va organiser sa croissance.

Le texte apparaît dès lors comme une annexe développée du Schéma Directeur, ce qui permet de mieux comprendre pourquoi on évoque d'ores et déjà l'éventualité de l'établissement d'un nouveau Livre Blanc pour un nouveau Bassin Parisien conçu celui-là dans le double contexte du Nord de la France et de l'Europe !

• Les méthodes suivies - telles que les exposent les auteurs du projet - peuvent elles-mêmes constituer l'origine de nombreuses incohérences

On a, en effet, le sentiment très net que le travail a été mené selon deux plans différents correspondant à deux phases chronologiques distinctes et que le passage de l'un à l'autre s'est mal opéré - s'il n'a pas été totalement négligé.

Dans un premier temps, situant leur réflexion à long terme et partant d'un espace d'aménagement et d'hypothèses quantitatives définies a priori, les auteurs ont conçu un schéma théorique donnant satisfaction à tout le monde à la fois.

Dans le second temps, il a fallu passer au concret : le passage s'est probablement révélé douloureux.

Quinze ans seulement pour atteindre les objectifs et 1985 alors que les résultats des premiers travaux (tel le mémorandum de l'OREAV picarde) éclairaient brutalement "l'optimisme" des perspectives et l'importance dérisoire des moyens disponibles face aux besoins - dans la mesure où l'on sortait du cadre strict de la Région Parisienne !

L'objectif ambitieux du départ s'est alors implicitement réduit jusqu'à n'être plus que "l'aménagement de la croissance de Paris aux moindres frais".

*

* *

Si l'on admet que tel est bien le véritable objectif le choix des points ou zones d'appuis retenus s'explique fort bien.

Les critères sont ceux de la meilleure rentabilité des investissements et de l'intérêt bien compris de la Région Parisienne.

Le choix de la Basse-Seine (qui aurait pu être la seule zone retenue) vient de sa situation et surtout de ce que "ce qui existe déjà justifie et doit permettre" qu'on s'y appuie tout en l'appuyant.

La Loire-Moyenne, elle, a pour atout essentiel "l'attractivité" de ses sites et de son patrimoine" ce qui, joint au dynamisme de ses villes, ne lui vaut d'ailleurs que la promesse d'activités "sélectionnées".

Les perspectives concernant ces zones restent au demeurant fort discrètes - celles concernant les zones non retenues le sont plus encore et la Picardie le ressent tout particulièrement. Par contre, d'autres le sont moins qui concernent cette fois l'ensemble du Bassin Parisien et dessinent tout au long du Livre Blanc l'amorce d'une politique particulièrement inquiétante.

Sous prétexte de "desserrement" elle constitue en fait une forme, encore larvée mais susceptible de s'accentuer progressivement, de colonisation du Bassin Parisien en général et de la Picardie en particulier au profit de la Région Parisienne.

Totalement inacceptable pour la Région une telle politique serait en outre aberrante du point de vue de l'intérêt bien compris de la Région Parisienne et incompatible de toute façon avec cet objectif national essentiel : maîtriser à terme la croissance parisienne pour lever définitivement l'hypothèque du "désert" français.

Cette politique - s'il s'avérait qu'elle existe réellement - constituerait en outre la contradiction majeure du projet de Livre Blanc.

L'objectif fondamental de ce dernier, plusieurs fois réaffirmé en dépit des difficultés et ambigüités évoquées ci-dessus, tient finalement dans ces quelques chiffres : entre 1962 et 1985 la "Couronne" du Bassin Parisien devrait avoir gagné 2,5 millions d'habitants et créer 1.250.000 emplois dont 300.000 environ pourraient provenir du desserrement.

Pour l'atteindre, faute de pouvoir ou de vouloir mettre en œuvre des moyens exceptionnels, on incite les Régions à définir et appliquer des "stratégies régionales".

On précise même qu'il leur faudra s'appuyer sur quelques points forts, en l'occurence les principaux centres urbains.

Les grandes villes devront non seulement se développer quantitativement, mais encore et surtout franchir "certains seuils", accroître leur rayonnement, approfondir et diversifier leurs fonctions, en un mot opérer une véritable mutation qui fera d'elles le moteur de l'expansion de leur région en leur donnant une attractivité considérablement accrue.

On peut supposer que les auteurs du projet comptent effectivement sur le renforcement des villes : comment expliquer l'accent mis sur la notion de concurrence sinon par le désir de créer l'émulation à défaut de créer des équipements ?

C'est pourquoi on reste perplexe devant l'avertissement donné aux collectivités locales d'avoir à veiller à ce que "les charges supportées en raison de leur rayonnement ne l'emportent sur les avantages qu'elles peuvent en retirer au niveau de leur budget".

Si l'effort excède les possibilités locales, on ne voit pas non plus que les Régions aient la possibilité de réaliser l'opération !

Comment créer les points d'ancrage pour équilibrer Paris si les villes ni les régions ne peuvent s'équiper et si l'on continue d'investir dans la Région Parisienne au rythme des années passées ?

La dynamique du développement seule condamnerait l'entreprise ; mais on relève en outre, des indications inquiétantes concernant par exemple la suppression des contraintes de localisation sauf, très curieusement, dans le sud de l'Oise où l'on envisage au contraire "le renforcement des mesures de contrôle de la croissance".

Disons qu'on comprend mal. Une recherche de solution ne pouvait-elle être tentée en réduisant précisément les budgets de la Région Parisienne au profit des zones et villes à développer ?

On comprend plus mal encore les dispositions propres à assurer le desserrement proprement dit.

Après avoir relevé que les effets de la décentralisation n'avaient que peu apporté au milieu économique local ou régional on préconise un desserrement selon lequel le seul critère d'implantation serait la proximité de Paris.

Renforcement et amélioration des liaisons radiales de toute nature et implantation d'activités banales restant étroitement liées à Paris permettront peut-être effectivement la réussite d'un certain desserrement, mais elles ruinent définitivement tout espoir de voir s'affirmer les villes de la Couronne.

Ce n'est pas en effet en renforçant leur dépendance à l'égard de Paris qu'on leur permettra de devenir les centres puissants et polyvalents que l'on déclare souhaiter...

On se demande quelle logique commande un raisonnement qui, cherchant comment remédier à la faiblesse d'une certaine forme de tertiaire, faiblesse due à la proximité de Paris, en vient ingénument à proposer aux villes de la Couronne de se rapprocher de Paris !

A moins qu'il ne s'agisse au bout du compte que d'utiliser les villes : dans cette hypothèse, la notion de complémentarité, évoquée elle aussi avec insistance - en matière d'enseignement supérieur notamment - prend à son tour une résonance des plus inquiétantes !

En tout état de cause, il faut remarquer que les mesures évoquées si elles étaient appliquées non seulement condamneraient à l'échec les efforts que l'on demande aux Régions de tenter, mais aboutiraient en outre à cette absurdité qu'au moment même où l'on desserrerait 300.000 emplois, Paris devrait en créer près d'un million pour accueillir les migrants que les villes seraient bien incapables de fixer au passage !

*

* *

Fidèle à son souci de créer les conditions d'un dialogue constructif le Comité Régional d'Expansion de Picardie s'est trouvé fort embarrassé pour formuler un avis sur le projet de Livre Blanc.

S'il s'en tient aux perspectives définies par les auteurs, il ne peut qu'approuver la conception d'un aménagement d'ensemble du Bassin Parisien reposant sur la concertation de tous les intéressés.

Compte tenu de sa situation et de ses nombreux atouts, la Picardie, estime-t-il, peut jouer un rôle très important pour la réussite des objectifs communs et il approuve le choix d'Amiens et de l'OREAV comme point d'appui aussi bien dans le cadre de la Région que dans celui du Bassin Parisien.

Mais il déplore par ailleurs l'absence presque totale d'intérêt que manifeste le Livre Blanc pour tout ce qui touche à la Région.

Il constate concernant Amiens et l'OREAV que le texte se contente de la promesse plutôt vague et inconsistante "d'actions d'entraînement propres à augmenter le rayonnement local" pour la première et de "mesures limitées et de natures diverses" pour la seconde.

Il s'inquiète vivement par ailleurs d'un certain nombre d'incohérences et d'obscurités et de la tendance qu'il croit déceler à une certaine "colonisation" de la Couronne par la Région Parisienne.

Une telle "colonialisation" lui paraissant non seulement totalement opposée aux objectifs régionaux de développement, mais fort dangereuse pour l'ensemble des intéressés, il lui paraît indispensable que soient clairement levés ses doutes au sujet des intentions réelles du projet. C'est pourquoi il souhaite avant de se prononcer, obtenir réponse à toutes les questions qu'il s'est posées.

Il est persuadé qu'une fois les positions nettement clarifiées, des échanges fructueux pourront s'établir.

Pour sa part, il œuvre d'ores et déjà dans ce sens en établissant le schéma d'une stratégie régionale qui soit proprement picarde tout en s'inscrivant dans le contexte du Bassin Parisien.

Il est persuadé qu'un tel schéma - une fois connues les réponses aux questions ci-après - sera un élément important de l'indispensable information réciproque.

ANNEXE I

ANALYSE DE L'AVANT-PROPOS ET DE LA PREMIERE PARTIE DU PROJET DE LIVRE BLANC DU BASSIN PARISIEN

Le texte ci-dessous n'est pas un compte rendu exhaustif de l'étude du projet de Livre Blanc à laquelle nous nous sommes livrés.

Il a simplement pour objet de compléter l'avis de synthèse en montrant que chacune de nos remarques est en rapport direct avec le texte même du Livre Blanc.

Ce dernier, quand on le prend proposition par proposition, est généralement assez explicite pour nous permettre de limiter les commentaires et d'éviter les redites par rapport à l'avis de synthèse.

Il faut préciser enfin que la plupart des citations relatives à ce que nous avons appelé "une forme larvée de colonisation" sont extraites de la seconde partie du projet et figurent à l'annexe III, consacrée à "l'organisation urbaine".

*

* *

♦ — L'EXPOSE DES DOCTRINES

• — Aménagement et développement

Il serait fastidieux de dresser la liste complète des emplois de l'un ou l'autre terme. Nous nous bornerons à quelques exemples.

L'avant-propos indique :

- "le Ve Plan fixait parmi les exigences nouvelles de l'Aménagement du Territoire la définition d'une politique visant à aménager le développement économique du Bassin Parisien" (pp. 9 - 10).

- "un parti d'aménagement s'appuyant sur les grandes vallées et les villes de plus de 100.000 habitants était esquissé par les directives du Comité Interministériel" (p. 10)

- "enfin, la C.N.A.T., estimait que l'aménagement des régions du Bassin Parisien [devait viser notamment] à favoriser le développement des zones urbaines et des centres régionaux susceptibles de présenter une alternative à la croissance parisienne" (p. 10).

Autrement dit : ▪ l'aménagement et le développement sont bien deux choses distinctes

▪ leurs rapports sont manifestement étroits mais apparemment mal définis.

En effet : a) — Dans un cas on aménage le développement du Bassin Parisien.

b) — Dans l'autre on aménage les régions du Bassin Parisien en s'appuyant sur un développement supposé en partie préexistant.

c) — Dans le troisième on aménage les régions du Bassin Parisien en développant certains points d'appuis.

Quelques questions déjà se posent :

▲ aménage-t-on un développement existant et supposé devoir se continuer comme en (a) ou bien l'aménagement suppose-t-il comme préalable ou comme moyen un développement comme en (b) ?

▲ s'agit-il du Bassin Parisien ou des Régions du Bassin Parisien ?

▲ la réponse à la première question ne se trouve-t-elle pas dans la seconde ?

On retrouve la même ambigüité (p. 15) dès le début de la première partie du texte.

Elle s'intitule "Aménager les Régions du Bassin Parisien" et s'ouvre sur cet aveu "lorsque l'on parle "d'aménager le Bassin Parisien" la question se pose de la signification même de ces termes et de leur portée".

Constatant qu'il ne s'agit pas seulement "d'aménager l'espace" ou de "planifier les activités économiques et les mouvements de population" mais de concilier les deux, le texte répond que :

"Aménager le Bassin Parisien, c'est faire en sorte que les stratégies de développement économique ainsi que d'aménagement spatial propres à chacune de ses parties soient établies de façon coordonnée, et en fonction d'orientations fondamentales qui auront valeur de directives nationales d'aménagement du territoire". (p. 15).

Donc l'aménagement du Bassin Parisien c'est :

le développement et l'aménagement } des Régions coordonnées

selon des directives nationales d'aménagement.

Outre que la formule est passablement compliquée, elle semble n'avoir pas prévu l'hypothèse d'une incompatibilité radicale entre les objectifs d'une stratégie régionale cohérente au niveau d'une Région et certaines "directives" nationales.

Ajoutons pour terminer que le même optimisme se révèle p. 22 où l'on donne pour principe fondamental de l'aménagement du Bassin Parisien :

"d'organiser le développement du Bassin Parisien de telle sorte que chacune de ses parties en tire le meilleur profit".

Ce principe est issu (p. 22) :

"de la volonté de mieux organiser le développement des régions de la Couronne".

Si "Aménager c'est organiser le développement"

encore aurait-il fallu indiquer plus nettement dans quelle mesure il faudrait agir sur le développement pour permettre l'aménagement souhaité ; comment on pourrait s'y prendre pratiquement et quel serait l'ordre des priorités dans l'hypothèse d'incompatibilités.

Dans une Région comme la Picardie l'aménagement est une notion abstraite inséparable du développement à créer (à une exception près) conçu lui sous une forme éminemment concrète. Les risques de confusion sont grands : le texte ne pouvait que les accentuer.

• – Souhaitable et réalisable

En fait on peut reprendre sous cette rubrique la plupart des affirmations de la première partie puisque "la préoccupation du réalisme a conduit à un partage dans la 2e partie du rapport entre les mesures nécessaires dans l'immédiat et les études et les actions à engager à terme".

Outre qu'il est difficile de devenir réaliste à partir de la page 31 d'un document après une vingtaine de pages où tout paraît possible à la fois - malgré l'avertissement concernant les moyens disponibles (p. 24) - nous ne pensons pas que, même dans la seconde partie, le partage soit bien net.

Nous ne voyons pas comment nous pourrions dresser avec certitude la liste des "mesures nécessaires dans l'immédiat" et partant celle des autres...

Nous pensons que la meilleure illustration en est ce que nous concluons de la politique de desserrement (cf. plus loin).

• – Aménagement de l'espace

Le terme "espace" est employé à de nombreuses reprises qu'il s'agisse du Bassin Parisien ou des Régions.

On parle par ailleurs d'une "étude du Bassin Parisien dans la perspective d'un aménagement général du territoire" et "d'un aménagement des Régions" du Bassin Parisien.

Le Bassin Parisien et les Régions du Bassin ont : "une agriculture bien située dans l'Europe des Six qui est globalement une des plus dynamiques du pays, du fait notamment de la valeur culturale des terres, d'une structure des exploitations en général satisfaisante, de la nature et du mode des cultures pratiquées". (p. 40)

Disons que la confrontation de ces trois éléments montre :

- qu'on devait s'attendre à ce que le texte soit examiné par de nombreux ruraux ;

- que la notion d'espace aurait pour eux une résonance singulièrement concrète ;

- que le vocable "aménagement" amènerait le complément "rural".

Il aurait été utile par conséquent, si l'on ne devait pas aborder le problèmes, d'expliquer pourquoi et de ne pas tenir pour universellement reçus les rapports entre urbanisation et développement économique.

♦ — LA CONCEPTION DE L'AMENAGEMENT NATIONAL

Il est inutile de revenir sur le fait que le Livre Blanc prend en compte l'existence des Régions du Bassin Parisien (p. 15).

> "En définitive on a été conduit à concevoir un aménagement des régions du Bassin Parisien plutôt que l'aménagement d'un Bassin Parisien considéré comme un ensemble à la fois uni et fermé".

> "la volonté de mieux organiser le développement des régions..." (p. 22)

Il évoque par ailleurs l'existence "d'ensembles régionaux adaptés aux dimensions de l'économie moderne" (p. 9) liés à la capitale et aux métropoles d'équilibre.

> "Ces métropoles, caractérisées par leur concentration démographique, l'étendue et la diversité de leurs activités économiques, leur rayonnement universitaire et, à un moindre degré, l'existence d'un système de transports irriguant de vastes espaces doivent devenir des pôles de développement dont l'une des vocations essentielles est d'équilibrer la croissance parisienne". (p. 19)

Il insiste sur l'importance de l'équilibre à trouver entre Paris et les 8 métropoles :

> "Chaque fois qu'une option doit être prise pour la Région Parisienne, il faut en étudier les conséquences pour tout le reste du pays, et plus singulièrement pour chacune de ses principales régions urbaines".

Quant à l'espace réellement étudié par le Livre Blanc qui a été "fixé au Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien en 1966" (p. 10) il n'est :

> "qu'un espace dépourvu d'unité et dont la dimension n'est ni locale ni régionale ni nationale, mais qui tient une place importante dans la politique générale d'aménagement du territoire" (p. 12)

On souligne "son absence d'unité et le fait qu'en tout état de cause il ne constitue pas un ensemble distinct du reste de l'espace économique national" (p. 15)

Et on en conclut "la Couronne du Bassin Parisien, prise dans son ensemble ne peut constituer une unité d'aménagement et ce n'est qu'au niveau de zones géographiques plus restreintes qu'il convient de se placer pour agir" (p. 24)

De toute manière lorsque les projets de transformation du Nord et de l'Est auront pris corps avec Seine-Moselle "l'aménagement et l'organisation économique du Bassin Parisien prendront une nouvelle dimension. Le Bassin Parisien, tel qu'il apparaît dans ses limites actuelles devra être resitué dans un espace différent, intégrant à coup sûr le Nord et la Lorraine" (p. 21).

Au bout du compte, il s'agit bien de l'espace de Paris :

> ..."il est apparu nécessaire de repenser la croissance parisienne dans un espace mieux à sa mesure : celui du Bassin Parisien"...
>
> ..."un espace plus étendu que celui de sa région au sens administratif du terme"' (p. 9)
>
> ..."définir les objectifs et les limites d'une politique d'aménagement des régions du Bassin Parisien ce qui ramène en définitive à la question fondamentale du rôle et de la place de Paris et de la Région Parisienne"... (p. 12)
>
> ..."la question fondamentale demeure celle de la vocation et des fonctions de la Région Parisienne"... (p. 15)
>
> ..."le Bassin Parisien se définit comme l'espace dans lequel Paris exerce une influence dominante"... (p. 16)

Le souci de la capitale se manifestant parfois d'une façon qui serait émouvante si les conclusions qu'on en tire ne nous gênaient : "il faut que Paris puisse retrouver un visage attirant !"

Et le Livre Blanc n'est pas tellement éloigné d'être une annexe du Schéma Directeur :

> "Le Schéma Directeur de la Région Parisienne comme celui de la ville de Paris représente un effort certain dans ce sens. Mais cet effort ne suffit pas à éviter les risques du gigantisme ou de la saturation..." (p. 23)

♦ – LES METHODES SUIVIES

• – Le premier temps

Sa chronologie et ses objectifs sont exposés clairement p. 9 - 10 et 11.

Tout était possible - nul besoin d'être "réaliste" à ce stade et l'on s'en tient au :

> "parti d'aménagement s'appuyant sur les grandes vallées et les villes de plus de 100.000 habitants".

• – Le deuxième temps

On s'aperçoit :

- "qu'il n'y a pas encore de villes importantes ni de grosses concentrations industrielles dans les vallées de l'Aisne et de l'Oise" cependant que le développement de la zone champenoise

est lié aux grands équipements nationaux de transports qui ne pourront pas être entrepris dans les prochaines années !

- que les centres régionaux situés hors des zones d'appui, à l'exception de Caen, sont mal situés, trop isolés.

  (A-t-on oublié Reims ou le fait d'être situé dans une zone d'appui non retenue, cas unique, mérite-t-il un traitement mystérieux ?) (p. 25)

On découvre en même temps :

> "que l'ensemble des moyens que l'Etat peut consacrer à la politique d'équipement et d'aménagement n'est pas illimité et que leur répartition doit tenir compte de ses engagements antérieurs dans de grandes opérations d'intérêt national, dans sa politique des métropoles d'équilibre et dans ses tâches de reconversion"... (p. 24)

On en tire la conséquence : "il est nécessaire de prévoir des ordres de priorité à l'intérieur du schéma bâti primitivement" (p. 24)

Cette priorité concerne en premier lieu la Basse-Seine qui aurait pu être seule retenue :

> "on pourrait concevoir de concentrer dans un premier temps tous les efforts de l'Etat dans une seule zone"

Pour ne pas voir "d'autres zones perdre pour longtemps des chances de développement" on retient finalement aussi la Loire-Moyenne !

Les raisons du choix sont simples :

La Basse-Seine : "où il existe déjà une industrie et des ports actifs, des agglomérations importantes et un faisceau d'axes de transports ce qui justifie et doit permettre la constitution d'un complexe industriel et portuaire à l'échelle européenne et le développement d'activités tertiaires à Rouen". (p. 25)

La Loire-Moyenne: "zone très attractive dont le dynamisme a été au cours des années récentes particulièrement fort [.....]. La valeur des sites et du patrimoine incite à y accueillir des activités industrielles et tertiaires sélectionnées". (p. 25)

Les deux zones retenues se voient promettre "une concentration particulière des actions"tandis qu'on console les deux autres de se voir privées "d'intervention massive" par la perspective "de mesures limitées et de natures diverses" destinées à "fortifier ce qui existe, créer des structures d'accueil et valoriser leur situation exceptionnellement favorable".

Comment dans tout cela, peut-on, "soucieux de réalisme", distinguer entre le souhaitable et le réalisable ?

♦ – L'AMORCE D'UNE POLITIQUE INQUIETANTE...

La plupart des remarques que l'on peut faire à ce sujet sont évoquées dans les annexes sectorielles traitant de la 2e partie du projet et dans l'annexe III : "Organisation urbaine", en particulier.

On peut néanmoins la voir se dessiner dans la première partie.

Après avoir constaté très justement que :

"la proximité de Paris entraîne des avantages et des inconvénients pour les régions voisines"

sans d'ailleurs préciser qui l'emporte des deux, le texte souligne que :

"celles-ci de leur côté peuvent permettre à la Région Parisienne de mieux résoudre certaines de ses difficultés" (p. 15)

Il enchaîne sur le fait que :

"la proximité même de Paris peut être utilisée beaucoup mieux que dans le passé comme un facteur de développement" (p. 17)

Comment utiliser cette proximité ?

- Grâce à l'évolution rapide des moyens de transport [.....] les personnes et les entreprises pourront échapper aux inconvénients d'une agglomération de 10 millions d'habitants "tout en étant assez près de Paris pour que s'y rendre ne soit pas un problème" (p. 18)

- On accueillera ainsi des entreprises qui "par leur nature, doivent conserver des relations fréquentes et multiples avec la capitale sans que pour autant elles soient obligées de s'installer dans l'agglomération parisienne ou dans sa proximité immédiate" (p. 18)

- Les villes de la Couronne "présentent déjà une alternative intéressante par rapport à ce qu'offre Paris lorsque la condition de proximité est déterminante"... (p. 23)

On voit donc apparaître là très nettement les notions de proximité et de dépendance, autrement dit le prolongement et le renforcement de la situation actuelle.

Il s'agit pourtant bien au bout du compte non pas seulement d'un simple desserrement mais d'arriver à :

- ce que "la population de la Région Parisienne ne dépasse pas 14 millions d'habitants en l'an 2000"... (p. 9)

- "de développer zones et villes susceptibles de présenter une alternative à la croissance parisienne" (p.10)

- "de voir les centres régionaux doubler leur population d'ici 1985, passant au total de 1,5 à 3 millions d'habitants" (p. 18)

- "d'orienter vers les Régions de la Couronne des activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris et qui autrement alimenteraient de façon excessive la croissance parisienne".

En un mot :

"la principale raison qui a incité les Pouvoirs Publics à définir une politique pour l'ensemble du Bassin Parisien résulte de la volonté de maîtriser, sinon de freiner, la croissance de la Région Parisienne qui tout en ôtant au reste de la France certaines chances de développement, se nuit à elle-même en raison de son excès"... (p. 19)

... et implique "des efforts d'équipement considérables à la limite des possibilités de l'Etat et des collectivités"... (p. 22)

Le moyen d'y arriver ?

"atteindre là où les conditions favorables sont réunies les seuils de population et les niveaux d'échanges économiques à partir desquels il devient possible de créer de nouvelles activités ou de rentabiliser des productions autrefois marginales et de développer des équipements de niveau supérieur". (p. 23)

..."concentrer les moyens réglementaires techniques et financiers [.....] sur les points d'appui"... (p. 24)

[lesquels apparaissent p. 25 : la Basse-Seine et la Loire-Moyenne]

..."Renforcer la position concurrentielle des villes de la Couronne"...

Ce renforcement est fondé :

1) sur une amélioration des structures d'accueil (p. 23)

2) sur les notions de proximité et de dépendance puisque la présence de Paris leur vaut "une rente de situation" (p. 17)

3) sur l'organisation "du desserrement des activités parisiennes c'est-à-dire de la décentralisation à courte distance [.....] l'accent étant mis sur le secteur tertiaire"... (p. 18)

Autrement dit : les stratégies régionales doivent avoir pour objet la mutation des fonctions de leurs grandes villes ("assurer des services plus complets et de niveau plus élevé") dont l'évolution ne s'est pas faite en raison de la présence de Paris et ce, en Picardie, sans escompter d'aides au développement,

parallèlement on renforcera la dépendance envers Paris et on mènera une politique de desserrement qui est une décentralisation à courte distance alors qu'on remarque :

que "les établissements décentralisés sont le plus souvent des unités de production subordonnées au siège parisien dont elles dépendent pour les décisions essentielles et pour de nombreux services" (p. 16)

- Comment arrivera-t-on à concilier les deux ?

- Quel est l'objectif premier du desserrement ou de la maîtrise à terme de la croissance de Paris ?

- Pour une meilleure réussite des objectifs ne faut-il pas choisir ?

- De toute manière, comment définir une "stratégie régionale" de développement ? Peut-on à la fois essayer de créer un ensemble économique organisé autour de points forts et considérer que ces derniers ne seront jamais qu'un "complément" et devraient vivre en symbiose avec Paris ?

*

* *

Le dernier aspect de la première partie sur lequel nous voudrions insister est celui concernant le sud de l'Oise (p. 26).

Constatant "la poussée de l'habitat" et le fait que la "facilité accrue des communications avec Paris et l'implantation de l'aéroport de Paris-Nord" va la renforcer et "menacer certains grands massifs forestiers du sud de l'Oise" (!) on souhaite :

> "le renforcement des mesures de contrôle de la croissance, en se fixant comme objectif d'intégrer leur développement à celui de l'ensemble de leur région... et d'éviter que ne s'élargisse autour de Paris la zone des migrations quotidiennes".

Que doit-on comprendre ? Que l'on tentera de rétablir l'équilibre emplois-logements en favorisant l'implantation d'activités dans le sud de l'Oise et en y freinant la construction de logements destinés aux actifs travaillant dans la Région Parisienne ?

Autrement dit la levée dans le sud de l'Oise des contraintes de localisation et leur renforcement dans le nord de la Région Parisienne ?

C'est une conclusion que nous n'avons malheureusement pas trouvée dans la seconde partie du texte : elle paraît pourtant relever autant du réalisable que du souhaitable !

ANNEXE II

EMPLOI – ACTIVITES ECONOMIQUES

Dans sa première partie, le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien se propose de prendre "un parti d'aménagement s'appuyant sur les grandes villes et les grandes vallées" (p. 10) et affirme sa volonté de "concevoir un aménagement des Régions du Bassin Parisien" (p. 15) ce qui implique la prise en compte et la coordination du développement économique "en fonction des orientations nationales" (p. 15).

Si ce double objet avait été réellement poursuivi par les auteurs du projet de Livre Blanc, ceux-ci auraient présenté une analyse approfondie des problèmes d'emploi et de développement de l'Industrie et des autres activités économiques de chacune des régions concernées ; ils auraient formulé des propositions concrètes esquissant la localisation et la répartition des effets du développement économique des régions du Bassin Parisien. Or, il n'en

est rien. Seuls les problèmes généraux de l'emploi et de sa répartition entre les différents secteurs font l'objet d'un constat qui ne fait qu'effleurer le sujet et ne propose rien.

Si une telle analyse de la situation des différentes régions avait été faite et si l'on avait réellement songé au développement des régions, le dynamisme de l'emploi en Picardie au cours de la dernière décennie aurait vraisemblablement pesé d'un poids décisif dans le choix des futures localisations d'emplois.

Un chiffre suffira à illustrer ce propos : pour l'évolution de l'emploi total entre 1962 et 1968, la Picardie (8,1%), à égalité avec la Haute-Normandie (8,2%), vient en tête des régions du Bassin Parisien. La Champagne (6,1%) et surtout le Centre et la Basse-Normandie (4,7% chacun) accusent un retard très sensible. A cette croissance, il convient d'ajouter l'équilibre intersectoriel. Seules la Picardie et la Haute-Normandie ont un emploi primaire inférieur à 15%, ce qui leur permet de faire état d'un secteur secondaire vigoureux (respectivement 43,6% et 43,5%) et d'un secteur tertiaire qui poursuit son développement (45,6% et 41,6%).

Au-delà de ces lacunes, il y a lieu de relever une autre contradiction grave entre les principes énoncés et les propositions du projet en matière d'emploi. Le Livre Blanc fait apparaître le rôle prépondérant, dans le renouveau industriel du Bassin Parisien, de la décentralisation des activités parisiennes puisque de "1954 à 1967, la moitié des emplois créés en France" de ce fait "intéressent les 15 départements de la Couronne" (p. 16). Par contre, le document ne fait aucune proposition constructive en ce qui concerne la création nécessaire et la localisation des 1.250.000 emplois à créer dans le Bassin Parisien entre 1962 et 1985 (p. 49). Bien plus, il annonce que le desserrement parisien n'apportera que 265.000/360.000 emplois dans le même laps de temps (p. 52).

En d'autres termes, les Régions du Bassin Parisien devront donc puiser en elles-mêmes, dans les autres Régions françaises ou à l'étranger, mais en tout état de cause hors de Paris, entre 900.000 et 1 million d'emplois nouveaux en 23 ans ; ces 40.000 à 43.000 emplois annuels supplémentaires représentent 80 % de leur développement propre tel qu'il est "prévu" dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien.

Les propositions correspondantes quant aux actions à entreprendre pour atteindre ce développement, de même que celles qui concernent la répartition des activités économiques, sont d'une pauvreté alarmante : elles se bornent en effet (p. 55) à formuler quelques souhaits très généraux en matière de localisation des activités économiques sans en préciser les modalités.

L'incohérence apparaît encore lorsque, d'une part, les auteurs constatent que "les effets de la décentralisation ne peuvent être considérés comme véritablement favorables au milieu économique local", "les caractéristiques propres à la plupart des opérations de décentralisation ne permettent pas qu'un tel résultat soit atteint" (p. 44) et, d'autre part, affirment que, dans le cadre du "desserrement, c'est-à-dire la décentralisation des activités dans la Couronne du Bassin Parisien" (p. 49), "les caractéristiques touchant la nature des activités, la taille et la fonction des établissements décentralisés, ne se modifieront pas sensiblement dans les annéesà venir" (p. 49) En effet, si les mêmes causes doivent produire les mêmes effets sur le dynamisme régional, comment, en l'absence de moyens nouveaux, les Régions du Bassin Parisien pourront-elles "augmenter leurs chances dans cette compétition"?

Enfin, et cet argument n'est pas des moindres pour souligner la contradiction entre principes et propositions, on constate une absence totale, tant dans l'analyse que dans les propositions, pour tout ce qui est facteurs d'accompagnement nécessaires au développement des activités économiques parmi lesquels, par exemple, la localisation et la construction de logements, la formation professionnelle, etc.

ANNEXE III

ORGANISATION URBAINE

L'urbanisation est le problème - clé du Livre Blanc qui s'ouvre sur cette phrase : "le phénomène mondial d'urbanisation a créé un souci nouveau, celui de traduire dans l'espace les objectifs du développement économique et urbain".

Il n'est donc pas étonnant d'y trouver référence tout au long du texte et pas seulement dans la partie qui lui est consacrée sous le titre, à certains égards surprenant, d'organisation urbaine.

Si les perspectives 1985 peuvent se résumer ainsi : faire passer le pourcentage de population urbaine dans la Couronne de 58% en 1968 à 67% en 1985 (en Picardie le pourcentage 1968 n'est d'ailleurs que de 55%), le texte pour sa part s'intéresse moins à l'organisation urbaine (l'articulation d'un réseau urbain cohérent) qu'à la constitution de points forts. Il traite donc moins de la répartition de la population urbaine que des villes de plus de 50.000 habitants, en réservant une place essentielle aux plus de 100.000 habitants.

Il n'y a, à la limite, pas de dilemme urbain/rural mais un problème des rapports entre un ou plusieurs pôles de développement et l'espace qu'ils doivent animer - en l'occurence et théoriquement au moins les Régions de la Couronne.

C'est pourquoi il est difficile d'étudier l'urbanisation dans le Livre Blanc en se limitant aux seuls problèmes spécifiques : on touche immédiatement à celui fondamental du développement.

Ce faisant on retrouve immédiatement les remarques faites à la lecture de la première partie (cf. Annexe I). Nous voudrions y revenir pour situer le problème de l'urbanisation dans son véritable contexte.

*

* *

Les objectifs de croissance (cf. p. 32 à 39) se résument ainsi pour 62/85 :

+ 2,5 millions d'habitants dans la Couronne

+ 1,25 million d'emplois (dont 325.000 pour répondre aux dégagements agricoles et 300.000 environ provenant du desserrement).

On pourrait discuter les chiffres, mais ce serait une querelle inutile : l'ordre de grandeur seul importe dans le raisonnement.

Ces objectifs demandent pour être atteints que soient constitués des pôles de croissance - en l'occurence essentiellement les grandes villes (qui ont une importance primordiale même au sein des zones d'appui).

Constitués, parce que ces villes actuellement ne sont pas assez fortes : la sous-urbanisation et la faiblesse du tertiaire sont liées et dues à la proximité de Paris.

> ..."la monopolisation par la capitale de fonctions importantes pour la bonne marche des entreprises ainsi que de la culture et de certaines formes de l'enseignement supérieur et de la recherche" (p. 46).

Il faut donc que les villes de la Couronne : "créent de nouvelles ressources à partir des transformations que les opérations de desserrement apportent à l'appareil économique local ; c'est ainsi qu'elles atteindront un niveau de développement qui incitera les entreprises à venir y localiser des fonctions de haut niveau" (p. 52).

On ne doit pas oublier en effet pour "l'avenir des régions de la Couronne [.....] qu'il ne suffit pas de multiplier le nombre des emplois pour créer des pôles de croissance : il faut veiller à la diversification et à l'intégration des activités et à la variété des qualifications d'emploi". (p. 47)

Bien - Mais, par ailleurs, on note que : "les effets de la décentralisation ne peuvent être considérés comme véritablement favorables au milieu économique local que si à partir d'elle se créent ou se développent des échanges entre des établissements anciens et nouveaux. Mais [.....] la plupart du temps, les fonctions que l'on trouve dans les unités décentralisées sont des fonctions banales et isolées des autres fonctions de l'entreprise" (p. 44).

Comme d'autre part :

"il est vraisemblable que les caractéristiques touchant la nature des activités, la taille et la fonction des établissements décentralisés ne se modifieront pas sensiblement dans les années à venir" (p. 49).

"Paris conservera très souvent les fonctions d'innovation et de décision et on ne peut attendre de la décentralisation une modification fondamentale du partage des fonctions"... (p. 52)

Comment les villes de la Couronne aux prises avec un desserrement rigoureusement comparable à la décentralisation passée vont-elles pouvoir faire autre chose que ce qu'elles ont fait jusqu'alors : "multiplier le nombre des emplois", pour devenir réellement des "pôles de croissance" ?

C'est une question fondamentale dans la mesure où l'on avertit les villes de ne pas trop compter sur le desserrement (bien qu'elles doivent le prendre comme point de départ, apparemment) et où l'on met ensuite en place les éléments d'une politique visant à faciliter ce desserrement, politique à laquelle les villes sont d'ailleurs conviées à participer activement :

> "L'orientation des implantations devrait se faire de plus en plus par le moyen d'incitations plutôt que par des contraintes et à cet égard l'aménagement de structures d'accueil attractives est essentiel" (p. 54)

*

* *

"Les villes dessinent dans la Couronne du Bassin Parisien un réseau exclusivement centré sur Paris : les liens transversaux sont faibles ou inexistants, même entre les agglomérations les plus importantes dont le rayonnement est de plus très limité".

"Les villes devront être aménagées de manière telle que l'on puisse y trouver les équipements et les services propres à assurer des fonctions d'échange de biens et d'idées qui en feront des pôles de développement et d'animation rayonnant sur un espace plus ou moins vaste" (p. 59).

Faible rayonnement et absence de liens transversaux sont liés. Remédier à l'un c'est renforcer l'autre. D'ailleurs :

"l'organisation des relations des différents pôles entre eux et avec leur aire de rayonnement viserait à créer au niveau régional des ensembles capables de jouer un rôle essentiel sur le plan culturel et social et sur le plan des services".

"Ainsi serait atteint un meilleur équilibre entre l'espace urbanisé et non urbanisé [.....] et l'animation du milieu rural" (p. 59).

Il faudra d'autre part une politique d'aménagement de qualité afin de renforcer "le pouvoir attractif des villes à l'égard des activités nouvelles et auprès de la population de vastes zones du Bassin Parisien qui n'aura plus à chercher à Paris la satisfaction d'une partie de ses besoins [.....] il ne suffit pas d'additionner des investissements d'infrastructure, d'entreprendre des programmes ambitieux de logements : c'est grâce à une recherche et à une expérimentation à la fois plus globales et plus novatrices que les villes du Bassin Parisien pourront trouver un équilibre nouveau" (p. 65).

En soi, ces remarques ne peuvent qu'être approuvées.

Que signifie alors la remarque suivante :

"une attention particulière devra être apportée aux possibilités financières des collectivités car, souvent, les charges supportées par les villes en raison de leur rayonnement local l'emportent sur les avantages qu'elles peuvent en retirer au niveau de leur budget" ? (p. 66)

et surtout qu'au chapitre des transports priorité soit donnée aux relations avec Paris, même si l'on évoque les besoins propres des régions :

- "améliorer la qualité des relations avec Paris pour rendre plus compétitives les régions de la Couronne"... (p. 75)

- "un difficile problème de priorité qui ne saurait être résolu par un choix a priori en faveur soit des radiales soit des transversales. Au cours du VIe Plan il sera certes nécessaire de poursuivre l'effort entrepris en faveur des grandes infrastructures autoroutières"... (p. 77)

  (Ce sont toutes des radiales à l'exception de Caen-Rouen)

- des programmes de "desserte cadencée" en matière ferroviaire, "qui seraient sans doute d'une rentabilité satisfaisante et rapprocheraient fortement de Paris la plupart des villes de la Couronne".

Une fois de plus on est en droit de se demander comment on peut espérer concilier desserrement et mutation des villes quand toutes les mesures propres à favoriser le premier ne peuvent que renforcer la situation de fait responsable de la sous-urbanisation des Régions ?

*

* *

Pour ce qui concerne plus particulièrement la Picardie on note surtout la rareté des textes qui lui sont spécifiquement consacrés.

♦ C'est vrai de la capitale régionale Amiens dont il est dit d'une part qu'elle est "isolée dans un espace peu urbanisé" et d'autre part qu'elle sera dans quelques années, avec Troyes, la seule des villes de la Couronne à n'être pas desservie par une autoroute !

> "elle relève d'actions d'entraînement propres à augmenter son rayonnement local et son attractivité pour les entreprises" (p. 26)

Son centre est saturé comme celui de toutes les villes de la Couronne et sa croissance "pourra prendre des formes diverses et simultanées" (p. 61).

Elle s'étend par "additions périphériques" le "site s'y prêtant particulièrement".

Les problèmes d'Amiens au niveau du développement sont ceux que nous avons soulignés déjà : quel but se propose-t-on ? la constitution d'une "capitale régionale" au sens réel avec une évolution très forte, voire une mutation, au niveau des fonctions urbaines (tenant essentiellement aux activités tertiaires créées ou induites s'il y avait réellement "pôle de croissance économique") ?

Ou bien le développement d'une ville qui accueillerait les emplois issus du desserrement et se "rapprochant" de Paris devrait chercher à tirer le meilleur profit possible d'une véritable "symbiose" ?

Comment concilier les deux autrement ?

Refuser le choix ne comporte-t-il pas le risque qu'en poursuivant en même temps deux objectifs très différents on n'atteigne finalement ni l'un ni l'autre ?

Quant à son aménagement, il ne pouvait naturellement pas faire l'objet de recherches ici. On peut tout de même remarquer que les facilités d'extension dues au site n'ont pas toujours des effets favorables quant à la structure du tissu urbain.

♦ Pour les villes de l'O.R.E.A.V.

"Elles posent actuellement des problèmes particuliers et doivent faire l'objet d'efforts particulièrement importants d'organisation et de développement [.....] les responsables locaux et régionaux auront à définir les conditions de développement et les équipements indispensables ou souhaitables" (p. 66).

Autrement dit la zone d'appui du Bassin Parisien devient affaire de "stratégie régionale".

Là encore ne peut-on craindre que "l'indispensable et souhaitable" ne relève pas toujours de critères comparables selon que l'on considère les problèmes parisiens et ceux de la Picardie ?

Il faut souligner en tout état de cause l'importance des efforts ainsi demandés à une région qui est particulièrement sous-urbanisée et dont toutes les villes ou presque "posent actuellement des problèmes particuliers".

♦ Beauvais et les villes du Sud de l'Oise

"La concurrence qui oppose [les villes du Sud de l'Oise] à la Région Parisienne rend nécessaire de coordonner le développement urbain dans toute cette zone [.....] il y a lieu de rechercher là où elles sont possibles les complémentarités en terme de fonctions". (p. 69)

"Il sera nécessaire de poser la question d'un maintien du taux de croissance [de Beauvais] dans des limites raisonnables afin d'éviter que le développement ne s'accompagne de déséquilibre".

Ces indications certes restent vagues mais elles viennent confirmer des remarques que nous avions pu faire précédemment. Elles évoquent également ce texte :

> "que soit disciplinée la localisation des activités dans le Bassin Parisien [.....] que soient contrôlées les implantations dans la zone la plus proche de la Région Parisienne afin d'éviter le risque d'établir de proche en proche une continuité physique avec l'agglomération de Paris, les limites de cette zone ne devant pas nécessairement coïncider avec les limites régionales ou départementales et pouvant évoluer dans le temps".

A ce sujet on ne peut que poser de nouveau la question de savoir ce qu'il faut limiter et comment.

"Une continuité physique" provenant d'une prolifération de logements pour les actifs parisiens est-elle meilleure ? et l'intégration de ces zones à la stratégie régionale ne suppose-t-elle pas qu'on y établisse un équilibre emplois/logements ?

ANNEXE IV

LES RESEAUX DE TRANSPORT

On doit d'abord exposer les idées fondamentales qui nous ont guidés dans la rédaction du rapport.

On a considéré la Picardie comme une région économique majeure vivant sur elle-même mais en liaison constante et nécessaire avec les régions voisines y compris la région de Paris et avec l'ouest européen.

On s'est refusé à axer sur Paris tous les moyens de communications et on a examiné les problèmes à l'horizon 2000 ; certains objectifs dépassant largement la durée d'un plan quinquennal et même de plusieurs.

On souhaite que de prochaines réunions et que d'autres organismes que le nôtre fixent les priorités ; le choix est aujourd'hui impossible puisque nous ne connaissons pas les investissements et crédits affectés par la Nation, ni les choix politiques qui seront décidés.

Nous ne devrons cependant jamais oublier que les infrastructures décidées en itinéraires routiers, fluviaux ferroviaires et aériens conditionnent partout dans le monde l'expansion et la prospérité des populations intéressées.

Pour la **voirie routière**, le rapport classe les propositions en trois catégories :

- les itinéraires internationaux
- les itinéraires interrégionaux
- les itinéraires régionaux.

Les itinéraires internationaux qui doivent irriguer la Picardie sans être purement des voies de transit, mais permettre des concentrations autour de nos villes et de leur environnement rural sont au nombre de cinq :

savoir

— France - Angleterre

allant de Paris à Londres par Beauvais - Amiens - Abbeville - Boulogne et le Tunnel sous la Manche.

— France - Belgique - Allemagne

allant de Paris à Bruxelles par Roissy - Soissons - Laon - Vervins et Maubeuge, avec un embranchement à Saint-Quentin vers l'Allemagne de l'Ouest par Hirson - Dinan - Liège et Cologne.

— France - Belgique

allant de Paris à Bruxelles, c'est l'autoroute A 1 qui relie actuellement Paris à Lille, mais qui traverse la Picardie dans la zone éloignée de ses villes à l'exception de Senlis et Roye.

— Angleterre - France - Suisse

allant de Calais à Bâle, en desservant : Saint-Quentin - Laon et Reims.

— France - Allemagne

partant de Paris vers Strasbourg par le Sud de l'Aisne et Reims, désenclavant au passage Soissons et Château-Thierry.

Ces cinq itinéraires internationaux reliés aux itinéraires interrégionaux rendraient à la Picardie son rôle de carrefour, entre les pays de l'ouest européen, la région de Paris et le Bassin Nord - Pas-de-Calais.

Les itinéraires interrégionaux sont au nombre de quatre et leur intérêt est considérable pour notre région.

Savoir :

— Le Havre - Rouen - Beauvais - Compiègne - Soissons - Reims et l'Est de la France

— Rouen - Abbeville - Calais par la RN 28 en desservant le Vimeu.

— Rouen - Beauvais - Amiens - Cambrai et la Belgique

– Creil - la vallée de l'Oise par Compiègne - Noyon et Saint-Quentin avec jonction prise de cette ville à l'autoroute Calais-Bâle.

Cet itinéraire est vital pour le développement des vallées de l'Oise et de l'Aisne faisant partie de l'aire géographique de l'O.R.E.A.V.

Ces itinéraires interrégionaux recevront l'appui et l'accord des Régions voisines : Haute-Normandie - Champagne et Nord-Pas-de-Calais.

Pour en terminer avec la voirie routière, nous avons les itinéraires régionaux, structurant l'intérieur de la Picardie, de ville à ville et vivifiant nos centres ruraux et nos villes de moins de dix mille habitants fort négligés dans le Livre Blanc du Bassin Parisien (1).

On citera :

– Saint-Quentin - Amiens qui reste à terminer

– Beauvais - Amiens qui sera réalisé par l'itinéraire Paris-Calais

– Laon - Amiens qui doit être aménagé d'urgence en raison de l'intense circulation actuelle sur la RN 44 si on constate que l'autoroute Calais-Bâle n'est pas prioritaire au VIe Plan ;

– Compiègne - Amiens qui pourrait emprunter l'autoroute A 1 et la RN 334 mais cela exige la mise à quatre voies de la RN 35 ;

– Château-Thierry - Soissons - Amiens par Compiègne en utilisant la voie interrégionale Rouen à Reims.

Une variante étant possible par la RN 336 et la RN 37.

*

* *

Nous arrivons au second problème des voies de communications.

Il s'agit des **voies fluviales** qui intéressent la "Picardie".

Nous envisageons trois actions :

- la liaison Seine - Est
- la liaison Seine - Nord
- la liaison Canal de la Somme de Saint-Quentin à Saint-Valéry.

---

(1) Voir à ce sujet l'avis de synthèse et l'annexe n° 3.

Seine - Est

Cette voie fluviale à grand gabarit nous paraît devoir être examinée en priorité. Son gabarit doit être de 4.000 tonnes (dix unités de 400 tonnes).

Le coût des investissements est de l'ordre de 2 milliards se répartissant comme suit pour les différentes sections : Paris-Compiègne 80 millions ; Compiègne-Reims : 34 millions ; Reims-Toul : 86 millions.

Le Comité Régional rappelle que la section Paris-Compiègne a été promise au Ve Plan. Il prend acte de la déclaration de M. CHALANDON à Strasbourg annonçant que Seine-Est sera inscrit au VIe Plan jusqu'à Reims.

Seine - Nord

Compte tenu des difficultés techniques rencontrées pour la mise au gabarit de 4.000 tonnes de l'actuel Canal du Nord, le Comité Régional est favorable à la liaison Seine-Nord.

Les études actuelles sur la section Compiègne-Valenciennes permettent de dire que le gabarit peut être porté à 4.000 tonnes (dix unités de 400 tonnes) par allongement des écluses existantes. Le coût de l'investissement est de l'ordre du milliard de francs (cent milliards anciens).

Le Comité Régional suggère de répartir la dépense sur plusieurs plans en la répartissant entre l'Etat et les Collectivités intéressées.

Canal de la Somme

Le Comité Régional insiste sur la modernisation du Canal de la Somme.

Les études actuelles portent sur la section Saint-Valéry - Péronne soit 100 km. Le Canal serait porté au gabarit de 400 tonnes permettant le trafic avec les canaux à grand gabarit.

Ce Canal est relié au Canal du Nord à Péronne et une liaison existe entre le Canal du Nord et le Canal de Saint-Quentin par Saint-Simon.

La dépense de modernisation entre Péronne et Saint-Valéry peut être estimée à 30 millions, soit trois milliards anciens, environ 30 millions anciens le kilomètre.

Le Comité Régional d'Expansion insiste pour que cette réalisation soit inscrite au VIe Plan.

*

* *

Le problème des **voies férroviaires** est le moins grave de ceux qui concernent la Région : les grandes lignes ont une desserte satisfaisante à l'exception de Paris-Hirson qui pourrait être prolongée vers Liège.

Mais les liaisons internes intervilles sont insuffisantes voire inexistantes et souvent avec des horaires inadaptés.

Par exemple, la liaison Amiens-Beauvais, comme la liaison Paris-Reims qui dessert le Sud de l'Aisne, sont exploitées dans ces conditions qu'on peut qualifier de dérisoires.

Il ne nous paraît possible de suivre les idées du Livre Blanc sur les transports futurs à grande vitesse : ce mode de locomotion tend à drainer vers Paris et sa région, un trafic que cette agglomération ne pourra recevoir puisqu'elle est déjà débordée actuellement par les arrivées et départs désordonnés et ce n'est que lorsque la Région de Paris aura défini une politique réaliste que des études pourront être envisagées.

*

* *

Il nous reste à examiner les propositions du Livre Blanc pour ce qui concerne les **liaisons aériennes** :

On cite Orly et Le Bourget et l'impact de l'aéroport de Paris-Nord. On constate avec plaisir que les auteurs sont d'accord pour relier Paris-Nord aux vallées de l'Oise et l'Aisne au profit des villes de Creil - Compiègne - Soissons et Laon.

Nous y trouvons la confirmation de nos demandes concernant la voie routière Creil - Saint-Quentin.

Mais nous devons réclamer la localisation des zones d'habitations et des zones industrielles qui doivent trouver naturellement leur place dans le Sud de l'Oise et le Sud de l'Aisne, ceci devant être la conséquence logique et sincère du desserrement de la Région de Paris.

Pour ce qui concerne l'aviation d'affaires, le Livre Blanc a oublié de citer l'aérodrome de Beauvais dont l'activité est remarquable.

Il faudra ultérieurement étudier les possibilités de liaisons en tenant compte que les villes de Picardie seront à une demi-heure de Paris-Nord dont nous ne connaissons pas encore toutes les possibilités d'exploitation par les lignes aériennes intérieures.

Dans cette optique, il convient de rappeler qu'il existe dans la Somme et l'Aisne, des terrains très correctement équipés qui pourraient être utilement exploités et dont l'Armée actuellement ne fait aucun usage.

*

* *

En matière de **télécommunications** le retard est tel qu'il doit être examiné d'urgence sur le plan national qui devra prendre en compte les besoins propres de la Picardie, ces investissements étant indispensables pour tous les secteurs d'activité.

*

* *

Pour nous résumer, nous avons le sentiment qu'en matière de voies et communications, le Livre Blanc est orienté vers la desserte de la Région de Paris, en négligeant les régions périphériques du Bassin Parisien dont l'avenir est et deviendra de plus, européen et notamment ouest européen.

ANNEXE V

L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

A — Au niveau du constat, nous n'avons pas d'observations à faire, l'analyse nous paraît objective, situation et difficultés rencontrées sont bien posées, notamment :

- dispersion des populations
- liens insuffisants entre les capitales régionales et les autres villes de leur région
- difficultés rencontrées par les étudiants pour leur logement notamment
- difficultés rencontrées par les professeurs dans le domaine du logement et des laboratoires
- enfin, insuffisance pour tous les équipements essentiels tels que les bibliothèques.

Si des progrès ont été faits depuis quelques années en ce qui concerne le développement de l'enseignement supérieur, l'importance des "fuites" (1), l'insuffisance du nombre des bacheliers montrent combien est encore important le chemin à parcourir.

Sur ce point encore le constat est fait mais le Livre Blanc n'explicite pas la conclusion, c'est-à-dire la nécessité d'accélérer le développement des universités de la couronne, d'y créer les établissements nécessaires et de les doter du personnel enseignant et de tous les moyens matériels pour l'enseignement et la recherche. C'est un point fondamental tant du point de vue des Régions que de celui de Paris.

B — En parallèle de l'examen de l'enseignement supérieur dans les Régions de la Couronne, le Livre Blanc fait l'analyse des déséquilibres de l'université parisienne et constate qu'il est sans doute impossible de résoudre les problèmes posés par l'enseignement supérieur dans la région parisienne en se confinant dans les limites étroites de cette région.

Il note d'ailleurs que, pour 100 étudiants parisiens, l'Université de Paris, doit aménager 150 à 160 places et conclut que le problème qui se pose n'est pas tant celui de Paris que celui des étudiants du Bassin Parisien à Paris et celui de l'accueil des étudiants étrangers.

Une dernière observation concernant l'Université de Paris, retiendra notre attention : c'est le développement nécessaire des I.U.T. et l'impossibilité matérielle de créer dans la région parisienne tous ceux qui seraient nécessaires.

---

(1) Départs des étudiants hors de leur université d'origine.

Il est dommage que poursuivant sa pensée jusqu'au bout le Livre Blanc n'ait pas confirmé ici encore que seul le développement des Universités dans la Couronne du Bassin Parisien peut amener un retournement de la situation et permettre la création d'un mouvement de mobilité des étudiants inverse de ceux actuellement observés.

C – Nous ferons une dernière constatation concernant les effectifs indiqués par le Livre Blanc.

Le tableau sur les "fuites" semblerait indiquer que l'Université d'AMIENS ne retient pas les étudiants aussi bien que les autres. Il suffit de se reporter au tableau de la page 97 pour voir que cela vient seulement de ce qu'elle fut la dernière créée dans le Bassin Parisien.

Les chiffres déduits du Livre Blanc paraissent raisonnables, les effectifs possibles en Picardie pouvant aller de 40.000 à plus de 50.000. Cependant il faut remarquer qu'un effectif de 50.000 étudiants en 1985 suppose pour 1975 un nombre d'étudiants supérieur à celui que l'évolution actuelle semble annoncer.

Il est permis une fois de plus de regretter qu'après avoir indiqué un objectif, le Livre Blanc passe sous silence les moyens nécessaires pour l'atteindre.

D – Avec 50.000 étudiants, l'université de Picardie représentera un nombre d'étudiants tels que pratiquement la plupart des disciplines pourront y être enseignées. L'Université de Paris ne réunissait pas davantage d'étudiants dans les années 40.

La nécessité de la complémentarité des Universités sur laquelle insiste le Livre Blanc du Bassin Parisien n'apparait donc pas clairement. Si cette complémentarité est celle que nous connaissons déjà au niveau national où certains diplômes ne peuvent être obtenus que dans telle ou telle université, parisienne ou de province, elle va de soi et n'a pas besoin d'être mentionnée. S'il s'agit au contraire de répartir autoritairement les spécialisations entre l'Université de Paris et les Universités du Bassin Parisien, celles-ci devenant plus ou moins les satellites de la première, nous ne saurions l'admettre.

L'Université d'Amiens doit être une université complète.

E – Le Livre Blanc, par ailleurs, insiste sur le rôle des Universités dans le développement économique des Régions. Sans prétendre à former des diplômés pour leur seule région, les Universités sont cependant un élément essentiel du progrès économique régional et un facteur d'élévation du niveau de la scolarité à tous les degrés. Elles auront une influence décisive sur l'avenir des villes du Bassin Parisien en renforçant leur attractivité.

De ce point de vue du développement économique, il est regrettable que le Livre Blanc n'ait pas insisté sur l'importance de la Recherche. C'est une lacune qu'il faut combler. Nous le savons trop bien en Picardie, pour n'avoir pas été inclus lors du Ve Plan dans la répartition des crédits pour la Recherche.

Le développement de la recherche est une nécessité impérative pour l'enseignement supérieur, mais également pour le développement économique régional compte tenu des liens à renforcer entre l'industrie et l'Université.

CONCLUSION

Le Livre Blanc analyse de façon somme toute objective à quelques réserves près la situation de l'enseignement supérieur de la région de la Couronne du Bassin Parisien. Mais il ne ressort de son étude aucune proposition concrète. Il y a au moins 3 conclusions qui s'imposent à nos yeux :

1 — accélérer le plus vite et le plus vigoureusement possible la croissance des Universités actuelles

2 — lier ces Universités à l'économie régionale

3 — développer au maximum la recherche scientifique.

YONNE

RAPPORT GENERAL

Le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien rédigé par la Mission d'Etudes créée auprès du Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien présente pour le Département de l'Yonne le plus grand intérêt.

En effet, bien que la grande majorité des organisations et des instances départementales ait accepté son rattachement à la région Bourgogne, elles ont toujours tenu à affirmer que son économie le rapprochait de la région parisienne et que c'est finalement d'elle qu'il tirerait l'essentiel de son développement économique.

Dans le présent avis le C.E.D.Y. se propose de faire connaître son sentiment sur la place que doit occuper l'Yonne dans l'espace économique français et sur les moyens qui doivent être adoptés à cette fin.

L'étude détaillée du document soumis à la consultation a fait ressortir la nécessité d'examiner deux points principaux :

- La conception générale du Projet de Livre Blanc ;
- La place que doit occuper l'Yonne dans l'aménagement du Bassin Parisien.

1 — CONCEPTION GENERALE DU PROJET DE LIVRE BLANC

A — D'une façon générale les représentants des organismes appelés à donner leurs avis au sein du Comité d'Expansion Economique de l'Yonne, ont reconnu que ce document constitue une excellente base de travail et d'étude. Toutefois, s'ils ont reconnu la valeur des principes énoncés, ils se sont élevés contre certains éléments de doctrine qui ne leur ont pas paru de nature à assurer un développement et un aménagement harmonieux des régions composant le Bassin Parisien.

1°) - Ainsi que le soulignent les auteurs du projet, celui-ci se compose de régions ou de départements qui ont pour seul caractère commun leur dépendance relative à l'égard de la région parisienne. Ce point commun ne suffit évidemment pas à donner une homogénéité à l'ensemble considéré car il n'existe en fait que fort peu de liens entre les régions et les départements qui composent la Couronne du Bassin Parisien. Il était donc exclu de mettre au point un plan d'aménagement général de cette couronne et il était normal que l'objectif choisi soit d'étudier en particulier l'aménagement de chacun.

2°) - Quoique un peu brève, l'analyse économique de la couronne est bonne, car elle fait bien ressortir les déséquilibres que l'on y constate, la mutation profonde qui s'y réalise et surtout le renversement de tendance confirmé par les résultats du recensement de 1968.

3°) - La doctrine générale qui consiste à articuler l'aménagement de la couronne sur un certain nombre de zones fortes et de villes importantes qualifiées de zones d'appui et de centres régionaux, peut être admise en principe sous réserve de recevoir une formulation nuancée et plus encore, une application souple. En effet, fonder l'expansion départementale sur des zones économiques fortes et renoncer à un saupoudrage dont les inconvénients sont unanimement ressentis est une chose ; cristalliser des situations précaires ou accentuer des déséquilibres en serait une autre.

B — Tels sont donc les aspects positif que retient le C.E.D.Y. dans le projet qui lui est soumis, mais il est d'autres points sur lesquels il ne peut que manifester son désaccord et souhaiter d'importantes modifications.

1°) - Eléments de désaccord :

a) - En premier lieu, il ressort de la lecture de ce document qu'il a été conçu par des Parisiens en fonction des problèmes de la capitale. C'est ainsi qu'il y est prévu des zones pour le desserrement industriel des entreprises qui ne peuvent plus rester en région parisienne, et des zones vertes de loisirs et de détente pour les habitants de Paris. Ce point de vue qui a présidé à l'étude d'ensemble du Bassin Parisien ne donne pas satisfaction et il aurait été préférable de ne pas ignorer au départ les besoins propres aux habitants du Bassin Parisien qui sont intéressés au premier titre. Ce sont leurs aspirations, leurs problèmes et leur avenir qui sont en jeu, il doit donc en être tenu le plus grand compte dans les options d'aménagement. Celles-ci auront en effet essentiellement pour objectif d'assurer à moyen et à long termes leur bien-être et leur mieux-vivre.

Il est évident qu'il y a une interpénétration très étroite des points de vue et que la solution aux problèmes de croissance de la capitale peut contribuer à apporter une solution à ceux qui se posent aux régions du Bassin Parisien. Mais les problèmes parisiens ne doivent pas être considérés à eux seuls comme déterminants au moment du choix.

b) - En second lieu, il ressort clairement que toutes les actions en faveur du développement économique seront consenties en faveur des zones d'appui et des centres régionaux. Cela n'apparaît pas souhaitable car une telle politique contribuerait inévitablement à accélérer la formation d'un vide économique profond en dehors des zones intéressées. La couronne du Bassin Parisien a pendant un siècle subi l'effet néfaste de l'attraction de la capitale. Depuis une quinzaine d'années, une réaction s'est produite qui la met en mesure de créer des structures d'accueil qui lui permettent de renforcer son économie et sa démographie. Une politique volontaire de développement exclusif de quelques zones risquerait d'annuler les effets positifs des efforts consentis par les responsables locaux.

c) - Dans la définition même des zones d'appui et des centres régionaux, deux critères seulement ont été retenus : la densité démographique et la densité économique existantes. Or, pour importants qu'ils soient, ces critères ne sont pas les seuls. Il est en effet impossible de définir utilement de telles zones sans faire intervenir d'autres éléments tels que la situation géographique, les infrastructures d'accueil existantes, la qualité des voies de communications internationales ou interrégionales, les possibilités de créer à moindres frais des infrastructures complémentaires, la disponibilité de l'espace et des ressources diverses, notamment en ce qui concerne l'eau.

d) - Enfin, il est dit dans le projet de Livre Blanc que le développement des villes petites et moyennes relèvera exclusivement de la "stratégie régionale". Ce principe semble comme contraire au but poursuivi et à la finalité de l'étude entreprise. Il s'agit en effet de l'aménagement concerté de plusieurs régions et il est anormal qu'une partie des problèmes soit volontairement ignorée par ceux qui ont la charge de concevoir l'équilibre de l'ensemble de la couronne. Certes, des villes de cette nature soutiennent difficilement la comparaison avec celles des quatre zones d'appui, notamment du point de vue économique et démographique. Mais il est contraire à la réalisation d'un équilibre valable de les négliger complètement.

2°) - Modifications nécessaires :

Ces observations étant faites, il convient donc de définir un certain nombre de mesures à prendre et de modifications à apporter au projet de Livre Blanc, afin qu'il constitue réellement la charte de l'aménagement et du développement économique des régions qui composent la couronne du Bassin Parisien.

a) - La première de ces mesures est la définition et la mise en œuvre effective d'une politique plus efficace de frein à la croissance parisienne et de desserrement industriel de la capitale. Celle-ci doit avant tout conserver et renforcer son rôle de capitale nationale et de centre international des affaires. Pour cela Paris doit répondre à certains critères et il faut, en particulier, que les activités de haut niveau qui seront les siennes puissent se réaliser dans un cadre agréable, harmonieux et humain. Il convient donc de dégager l'agglomération de toutes les activités secondaires qui peuvent s'exercer ailleurs et qui actuellement contribuent à en faire un véritable monstre économique.

b) - C'est dans cette politique qu'il faut s'opposer énergiquement à la création de villes nouvelles dans la région parisienne. En effet, créer de telles villes qui grouperont plusieurs centaines de milliers d'habitants à proximité immédiate des limites de l'agglomération, ne constitue pas une mesure d'équilibre.

En effet, très rapidement l'espace situé entre Paris et ces villes connaîtra une urbanisation de fait et après quelques années, il y aura jonction entre les deux villes et cette politique n'aura en fait abouti qu'à reculer les limites d'une agglomération alors que l'on souhaitait juguler sa croissance.

c) - Une politique de véritable décongestion industrielle de la capitale ne pourra se trouver réalisée sans une modification du régime des Aides de l'Etat à la décentralisation industrielle et il semble à ce sujet indispensable de revenir sur l'assouplissement décidé en février 1969 des conditions d'agrément pour les installations industrielles en région parisienne. En effet, les dispositions qui ont été prises à cette époque ont eu un effet psychologique certain et ont été comprises comme un pas en arrière par rapport à une politique qui était déjà jugée trop timide. Beaucoup les ont interprétées comme une remise en cause du principe même de la décentralisation.

d) - Pour ce qui concerne les Aides de l'Etat au développement industriel en province, il y aurait très certainement avantage à ce qu'elles soient simplifiées et surtout à ce que leurs conditions d'octroi soient assouplies, notamment dans le cas de développement d'activités dans des centres ruraux de moyenne importance.

De plus, sans négliger l'intérêt des incitations financières ou fiscales, il convient d'insister sur l'aspect négatif que peut avoir le classement d'une commune dans l'une ou l'autre des zones définies à l'échelon national. C'est ainsi notamment qu'un industriel qui désire s'implanter sur le territoire d'une collectivité située en zone 5 ne peut bénéficier de prêts du Crédit National et ne trouve qu'avec difficulté les fonds qui lui sont nécessaires pour réaliser ses investissements. De même, une commune qui désire créer des infrastructures d'accueil ne peut obtenir de la Caisse des Dépôts les crédits pour réaliser ses équipements. En particulier, elle ne peut obtenir l'inscription à un programme régional d'aménagement de zones industrielles. Elle se trouve donc, dans ces conditions, pratiquement paralysée du fait qu'elle n'a pas les ressources propres nécessaires pour réaliser de tels travaux et voit ainsi réduire à néant tous les avantages qu'elle peut présenter sur le plan de sa situation géographique. De même, elle éprouvera les pires difficultés à résoudre les problèmes sociaux qui peuvent se présenter.

Il est donc nécessaire, même si l'on doit reconnaître que les régions situées à 150 ou 200 km de Paris ne justifient pas un concours aussi massif que des zones plus éloignées, que des mesures soient prises non seulement pour leur laisser la possibilité de réaliser leur expansion, mais pour leur permettre, grâce au jeu normal du crédit en faveur des collectivités locales, de financer les équipements de base nécessaires à un développement économique normal.

e) - Il est en outre indispensable de définir à côté des zones d'appui qui seront normalement les points d'ancrage de l'aménagement du Bassin Parisien, des zones de développement secondaires qui devront permettre d'harmoniser au maximum l'aménagement général du Bassin Parisien. Ces zones seront constituées par tout ou partie de régions ou de départements situés à l'extérieur des zones d'appui mais qui, par leur situation géographique, par la qualité des infrastructures et des équipements existants ou par leur vocation, sont susceptibles d'accueillir, dans de bonnes conditions économiques, des activités qui doivent quitter la Région Parisienne.

Les critères de définition de ces zones sont différents de ceux qui ont servi pour les zones d'appui. Ils s'inspireront beaucoup plus de la situation géographique de la zone, des moyens de communication qui permettent des liaisons faciles avec les régions voisines, de la disponibilité de l'espace et du moindre coût de la réalisation des équipements complémentaires à effectuer. Cette notion du coût est en effet comme très importante à une époque où le financement de tous les équipements publics pose de très graves problèmes. Il est évident que le coût global d'implantation de la population dans n'importe quelle ville de la couronne est inférieur à ce qu'il est dans l'agglomération parisienne, mais il est non moins évident qu'il y a des différences entre les diverses parties de la couronne. Les aménagements de certaines grandes villes sont extrêmement onéreux et sans commune mesure avec ce qu'ils peuvent être dans une région beaucoup moins dense où la topographie et le relief offrent beaucoup plus de facilités et où il existe de plus grandes possibilités de développement. Dans la période de pénurie que nous connaissons en ce domaine, l'incidence d'un tel facteur paraît déterminante.

II – LA PLACE DE L'YONNE DANS LE BASSIN PARISIEN :

A – La première constatation qui frappe le lecteur icaunais du projet de Livre Blanc est que son dépar-

tement en est pour ainsi dire absent dans tous les chapitres où il est question de développement industriel et d'expansion économique. Par contre, il y occupe une place de choix en qualité de zone verte de loisirs et de détente des parisiens.

Une telle position est absolument contraire à la volonté de ses habitants telle qu'elle a été exprimée par leurs représentants. Cette volonté a été manifestée depuis longtemps par les responsables locaux et elle a été concrétisée par l'important rapport préparé par le Comité pour l'Expansion Economique et l'Aménagement du département de l'Yonne. Ce rapport a été soumis au Conseil Général lors de sa première session de 1969 et l'Assemblée départementale, qui en a approuvé le texte à l'unanimité de ses membres, le considère comme la charte du développement économique de l'ensemble du département.

La doctrine ainsi définie consiste à reconnaître à l'Yonne une vocation à l'accueil d'industries nouvelles, seule capable d'assurer l'équilibre de son économie. Cette volonté, très clairement affirmée, trouve sa justification dans la situation géographique du département, ses possibilités d'accueil et les atouts très favorables qu'il possède pour une expansion par l'industrialisation. Cette volonté a été soutenue par le dynamisme des élus locaux et son bien-fondé a été prouvé par les résultats obtenus dans ce domaine, depuis une quinzaine d'années. Il est donc tout-à-fait anormal que cet aspect soit totalement négligé dans un document aussi important que le projet de Livre Blanc. Cette position devra donc être modifiée si l'on veut que le Livre Blanc réponde aux aspirations des habitants du département de l'Yonne.

B — Quelle est donc, compte tenu de ces principes, la place que l'Yonne entend occuper dans le Bassin Parisien ?

1°) - Elle doit être avant tout, en priorité, une zone de développement industriel dont la vocation sera d'accueillir les entreprises qui seront appelées à quitter, dans un avenir proche, la Région Parisienne.

Il est évident que les activités touristiques et de plein air, notamment sous la forme du tourisme de week-end et des résidences secondaires, ne sont pas un élément négligeable, mais elles constituent tout au plus un appoint complémentaire à l'économie du département. Elles ne pourront jamais en constituer l'essentiel.

Certes, ce n'est pas la totalité du département qui peut répondre à la vocation ainsi définie. C'est pourquoi il importe de délimiter une zone de développement préférentiel constituée par les vallées de l'Yonne et de l'Armançon. C'est dans cette zone, qui pourrait couvrir l'ensemble des nouvelles Zones de Peuplement Industriel et Urbain, définies par l'I.N.S.E.E. à la suite du recensement de 1968, que l'on rencontre la démographie la plus importante, l'environnement industriel le plus intéressant et la plupart des équipements généraux nécessaires à la vie et à l'expansion des entreprises qui s'y installeront.

L'objectif défini pour assurer le développement économique de cette zone est d'accueillir un maximum d'entreprises industrielles originaires et la Région Parisienne.

2°) - Le projet de Livre Blanc insiste beaucoup sur l'importance du développement des entreprises existant sur place. Il est évident que cette croissance doit constituer une part importante de la croissance globale, mais un tel principe est surtout valable pour les régions déjà fortement industrialisées. Pour des zones qui, comme l'Yonne n'en sont encore qu'au début de l'ère de l'industrialisation, c'est surtout la création d'activités nouvelles, soit à partir d'entreprises parisiennes, soit par le transfert de ces entreprises, qui sera le moteur essentiel de l'expansion.

Mais une telle vocation est-elle justifiée ? Le département de l'Yonne peut faire valoir plusieurs arguments en faveur de la doctrine qu'il adopte et tout d'abord sa situation géographique.

a) - Il est situé à proximité immédiate de la Région Parisienne puisque ses extrémités ne sont distantes que de 100 à 220 km. Il se trouve sur un axe économique extrêmement important qui relie la Région Parisienne à la région Rhône/Alpes qui sont, en l'état actuel de notre économie, les deux régions les plus dynamiques du territoire français. Il convient d'ailleurs de remarquer que cet axe est, sur le plan des communications routières et ferroviaires, le plus dense de toute la France.

Enfin, dans le schéma général d'aménagement esquissé par le Livre Blanc, l'Yonne se trouve au centre d'un vaste vide économique entre Orléans et Troyes. Il est anormal qu'une telle dépression existe précisément en direction de la région lyonnaise et en direction de l'axe Mer-du-Nord/Méditerranée (par la vallée de la Saône) qui est appelé à devenir une des plus importantes zones industrielles du territoire français.

b) - Sur le plan des voies de communication, L'Yonne occupe une situation qu'on peut sans exagération, qualifier de privilégiée. C'est ainsi notamment qu'elle est traversée de part en part par la voie ferrée Paris-Lyon et par l'autoroute A 6. Ces deux voies qui sont de loin les principales, sont complétées par des routes telles la RN 5 - Paris/Genève par Dijon - et la RN 6 - Paris/Turin par Lyon et le Mont-Cenis.

Signalons également l'existence de voies de navigation, telles que l'Yonne, le Canal de Bourgogne et le Canal du Nivernais.

c) - La tendance démographique telle qu'elle ressort du récent recensement de 1968, plaide également en faveur du département de l'Yonne. En effet, négatif depuis plus de 100 ans, le solde migratoire est apparu positif en 1968 et c'est là un élément important car il indique clairement qu'à l'attraction dévorante de la Région Parisienne a succédé un reflux qui doit permettre un renouveau démographique du département.

Il convient d'ailleurs de souligner que si, en valeur relative le département de l'Yonne ne représente que 4 % de la population totale de la couronne parisienne, le solde migratoire lui, en représente 8,5 %. L'Yonne est donc très au-dessus de la moyenne dans ce domaine. Or, tout au long du Livre Blanc, la démographie apparaît comme un des critères essentiels dans la définition des vocations régionales.

d) - Autre aspect important et très lié à la démographie : l'urbanisation du département est en progression constante. C'est ainsi que le taux d'urbanisation en progression de 11,1 % entre les deux derniers recensements doit s'accentuer. Il est raisonnable de prévoir, et c'est la position qui a été soutenue lors des travaux préparatoires du VIe Plan, que cette progression sera de 12 % entre 1968 et 1975 et de 20 % pour la période 1975/1985.

Il convient d'ailleurs de signaler qu'en matière d'urbanisation, l'Yonne présente un caractère particulier qui est celui de l'harmonie et de l'équilibre. Contrairement à ce qui se passe dans beaucoup de régions, le chef-lieu n'a pas écrasé le reste du département, mais au contraire à contribué à sa mise en valeur et par une saine émulation, plusieurs villes de moyenne importance sont actuellement en pleine expansion.

Ainsi s'est créée tout au long des vallées de l'Yonne et de l'Armançon une armature urbaine constituée de villes distantes de 15 à 20 km qui favorise un développement industriel linéaire le long de ces vallées.

Certes, il n'existe pas dans l'Yonne de villes de plus de 100.000 habitants : aucune ne peut donc acquérir la qualité de centre régional ; mais il existe un ensemble qui peut être considéré comme une zone de développement très importante. Il s'agit de l'ensemble formé par les villes d'Auxerre, de Joigny et de Saint-Florentin. Cet ensemble se présente sous la forme d'un triangle équilatéral de 30 km de côté ; sa population dépasse 100.000 habitants. Toutes les voies de communication s'y rencontrent. On y trouve tous les équipements nécessaires à la vie économique et c'est là que s'est implantée une très grande partie des entreprises nouvelles. A titre indicatif, le taux de croissance annuel de Joigny est de 5,9 % et celui de Saint-Florentin de 6,5 % Cet ensemble mérite d'être considéré comme un Centre Régional Assimilé.

L'administration départementale a pleinement conscience des ressources et des possibilités des zones ainsi définies et elle a mis en chantier des Plans de Modernisation et d'Equipement pour la ville d'Auxerre, pour la ville de Sens et pour l'ensemble urbain formé par la ville de Joigny et le district de Migennes.

Par ailleurs, compte tenu de la densité démographique de ces zones et de l'équilibre qui existe entre les différentes villes, leur développement économique peut se faire dans des conditions telles que l'individu pourra s'insérer normalement dans le milieu économique. On a trop souvent souligné le caractère inhumain de certaines concentrations économiques ou démographiques pour ne pas insister sur l'intérêt qu'il y a à promouvoir un développement harmonieux qui permette l'épanouissement de l'homme en même temps qu'il assure l'expansion économique normale de la région.

Il y a lieu également de ne pas oublier que pendant un siècle, les icaunais ont émigré vers la Région Parisienne et qu'à une époque où beaucoup de personnes éprouvent une certaine aversion à l'égard de la capitale, l'implantation d'industries dans leur département en leur assurant de trouver un emploi, faciliterait considérablement leur retour.

Le projet de Livre Blanc reconnaît à l'Yonne une vocation de zone de détente et c'est là encore un argument en faveur de l'implantation d'activités nouvelles. En effet, la création de zones d'emploi tout au long des vallées de l'Yonne et de l'Armançon peut être l'occasion d'un rapprochement des lieux de travail et des zones de détente, et c'est là un aspect intéressant dans l'optique d'une politique de civilisation de loisirs. Ce rapprochement peut être aussi important que celui du domicile et du travail.

Enfin, il est un dernier aspect qui, dans l'économie moderne, prend beaucoup de relief, c'est celui de l'utilisation de l'eau. Ce problème est à l'époque actuelle et à juste titre un des soucis permanents des responsables de l'aménagement du territoire. L'Yonne est précisément classée comme une des zones d'alimentation du Bassin Parisien. Effectivement, les ressources en eau y sont abondantes et leur utilisation ne doit pas poser de difficultés particulières. La mise en place effective des agences de bassin et la réglementation de l'utilisation de l'eau et de rejet constituent, à ce sujet, une garantie pour l'avenir.

C — La place de l'Yonne dans le Bassin Parisien ayant été ainsi définie et justifiée, il reste à préciser quels moyens doivent être mis en œuvre pour l'accomplissement de cette vocation. D'une façon générale, il y a lieu de valoriser les facteurs qui viennent d'être énumérés de façon à leur permettre de jouer complètement leur rôle en faveur du développement industriel du département.

Il serait possible de passer en revue l'ensemble des équipements publics qui méritent une action particulière, mais il a paru préférable de mettre l'accent sur certains d'entre eux qui paraissent les plus importants et dont le développement peut être déterminant.

1°) - Dans une économie moderne les voies de communication apparaissent comme devant jouer un rôle essentiel. Dans le département de l'Yonne elles existent et il suffit de les aménager pour qu'elles répondent à l'accroissement de trafic qui résultera non seulement du développement local, mais aussi de la croissance nationale.

a) - En ce qui concerne les routes, les RN 5 et RN 6 devront être portées à 4 voies, de la limite de la Seine-et-Marne jusqu'à Auxerre, et à 3 voies avec possibilité de passer à 4 voies dans l'avenir, de Sens à la Côte-d'Or pour la RN 5 et d'Auxerre à Avallon pour la RN 6.

De tels aménagements amélioreraient encore les relations vers Paris, Lyon et Dijon.

Pour ce qui concerne les voies transversales, il convient de mettre l'accent sur les RN 60 et 77 qui doivent être considérées comme des voies de détournement de la Région Parisienne. Ces deux routes doivent être dans les meilleurs délais portées à 3 voies. Il convient notamment de rajouter la RN 77 (Troyes-Auxerre-Nevers) sur la carte des voies transversales qui figurent dans le projet de Livre Blanc.

b) - La voie ferrée Paris-Lyon est un axe de transport très important, mais il est nécessaire d'aménager les horaires afin de donner plus de souplesse aux déplacements d'affaires.

c) - Compte tenu du développement prévisible et inéluctable des transports aériens, la construction d'un aérodrome moderne à Auxerre devra être poursuivie avec notamment la création sur cette plate-forme d'un équipement I.L.S. qui permet une utilisation permanente.

d) - Enfin, l'entretien des voies d'eau devra être réalisé afin qu'elles conservent au moins leur capacité actuelle et que l'on puisse réserver pour l'avenir un développement de leur utilisation.

2°) - Dans le domaine de l'enseignement, il conviendra de poursuivre dans la voie choisie au cours des dernières années, afin de développer les moyens de formation professionnelle et d'assurer ainsi une main-d'œuvre qualifiée aux entreprises. L'équipement existant devra naturellement être complété par la création de nouveaux C.E.T. ou Lycées Techniques, mais également par un Institut Universitaire de Technologie - section génie-mécanique .

Par ailleurs, la démographie actuelle du département de l'Yonne ne peut justifier la création d'un centre universitaire, mais dans le cadre de la décentralisation de l'Université dans le Bassin Parisien, il serait souhaitable que l'un des 15 à 20 centres qui doivent se créer d'ici 1985, le soit dans l'Yonne. Ainsi pourrait se concrétiser une liaison plus étroite avec les entreprises.

3°) - Le logement est l'un des points les plus importants dans le domaine des équipements sociaux. Pour le département qui veut être une zone d'accueil, il apparaît comme essentiel. Il serait nécessaire que les dotations accordées au département le soient non pas en fonction de l'évolution démographique qu'il a connue depuis la guerre, mais bien plus en fonction de ses capacités d'accueil et de son rôle de zone de desserrement. Dans une telle optique, le doublement du nombre des logements construits apparaît comme un minimum à atteindre au cours du VIe Plan.

4°) - Enfin, les télécommunications doivent être en mesure de jouer le rôle que l'on attend d'elles à l'époque moderne. La mise en service dès 1970 des centraux automatiques d'Auxerre et de Sens et la mise en place de plusieurs câbles interrégionaux, constituent la première phase d'un effort qui devra être pour-

suivi au cours du VIe Plan avec notamment la création du central automatique de Joigny et l'automatisation généralisée de toutes les zones de développement telles qu'elles ont été définies plus haut.

Tels sont les principaux secteurs sur lesquels devront porter les efforts au cours des prochains plans. Ils ne sont pas les seuls, mais ils sont essentiels et des mesures pour leur développement doivent être prises en toute priorité.

*

* *

EN CONCLUSION, le Projet de Livre Blanc du Bassin Parisien appelle de la part du Comité d'Expansion de nombreuses et importantes observations.

Il est regrettable que pour sa rédaction il n'ait pratiquement pas été tenu compte des observations et des suggestions présentées lors de la phase de préparation, notamment dans les deux rapports du Comité d'Expansion Economique de novembre 1966 et d'octobre 1968. Dans la rédaction finale, il est indispensable de retenir l'ensemble des propositions qui font l'objet du présent rapport.

Il convient donc de revoir la conception générale des principes d'aménagement de la couronne du Bassin Parisien en prévoyant des actions spécifiques en faveur des zones de développement situées hors des zones d'appui. On peut parfaitement concevoir un certain nombre d'actions particulières qui bénéficieraient au premier degré aux zones d'appui et au deuxième degré aux zones de développement. Il n'y aurait ainsi aucune sorte d'exclusive à l'égard de l'une ou de l'autre.

Le Comité d'Expansion demande expressément que le département de l'Yonne soit reconnu comme zone de développement dont la vocation sera l'accueil d'activités industrielles et favorisera le desserrement de la Région Parisienne. Cette vocation ne fait d'ailleurs que confirmer les résultats obtenus dans ce domaine au cours des 15 dernières années.

Pour atteindre ces objectifs, il faudra donner au Département de l'Yonne les moyens d'accomplir cette vocation notamment par la définition et la mise en œuvre d'actionsspécifiques propres aux zones de développement.

Cette reconnaissance posera d'ailleurs le difficile problème de l'articulation entre le Bassin Parisien et la région Bourgogne. A une assez large majorité, les instances du département ont admis le rattachement de l'Yonne à la région Bourgogne mais, elles ont tenu à souligner que l'avenir économique est lié à celui de la Région Parisienne. Le Bassin Parisien n'étant pas un échelon de programmation des équipements publics, c'est donc sur les programmes régionaux de Bourgogne que devront être prises les dotations particulières qui permettront à l'Yonne de jouer son rôle de zone de développement.

Il en résulte que les dispositions pouvant être prises pour harmoniser les objectifs, qui à première vue peuvent paraître divergents mais qui sont loin d'être incompatibles, doivent au contraire permettre l'épanouissement de l'économie de l'ensemble de la région.

RAPPORT SPECIAL établi par la Commision Agricole.

Le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien ne fait qu'effleurer les problèmes propres à l'agriculture, mais la doctrine qui s'y trouve définie et surtout les positions adoptées par les responsables locaux dans le domaine du développement économique auront dans l'avenir des conséquences qui intéressent directement les Agriculteurs.

Compte tenu de l'importance de ce document et des répercussions qu'il aura aux échelons national, régional et départemental, il a semblé utile de rechercher une unité de vues dans les avis qui seront exprimés. C'est pour cela que les organisations agricoles de l'Yonne ont décidé de se concerter pour étudier ce projet et d'émettre un avis d'ensemble représentatif de leurs opinions.

Cet avis contenu dans un rapport spécial, présenté sous le timbre de la Commission Agricole du Comité pour l'Expansion Economique et l'Aménagement du Département de l'Yonne, est annexé au rapport général établi par le Bureau élargi du C.E.D.Y. Il sera, d'autre part, adressé par chaque organisation agricole à Monsieur le Préfet de l'Yonne, accompagné le cas échéant des remarques et suggestions propres à chacune d'entre elles.

*

* *

Sur un plan très général, et avant d'examiner les problèmes propres à l'agriculture, les organisations intéressées ont pris position, d'une part sur la conception générale du Livre Blanc, et d'autre part sur les principes d'aménagement qui y sont définis.

Elles ont, en premier lieu, regretté que l'Yonne ne soit citée que comme une région de loisirs et de détente pour les habitants de la Région Parisienne, et qu'il n'en soit pratiquement fait aucune mention dans toute la partie traitant des problèmes de développement économique et d'industrialisation.

Elles ont unanimement approuvé les propositions qui font l'objet du rapport général du Comité d'Expansion, qu'il s'agisse des mesures de restriction à prendre à l'égard de la croissance de la Région Parisienne et des moyens à mettre en œuvre pour freiner cette croissance, ou de la place que l'Yonne doit occuper dans l'aménagement du Bassin Parisien. Il est en effet apparu que seule l'industrialisation est, dans l'état actuel de notre économie, à même de permettre un développement normal de l'ensemble du département. C'est dans cette voie que les responsables locaux se sont engagés pour plusieurs années, c'est donc dans cette voie qu'il faut poursuivre les efforts.

L'analyse très rapide de l'agriculture du Bassin Parisien faite au chapitre de "Activité économique" n'appelle aucune observation particulière et ce sont surtout les objectifs de développement contenus dans la deuxième partie de ce chapitre qui méritent une étude plus précise.

La démographie et notamment l'évolution de la population agricole auront un rôle particulier à jouer dans les années à venir comme elles l'ont fait d'ailleurs dans le passé. Cette évolution en effet influe profondément sur celle des secteurs secondaire et tertiaire et constitue une source de problèmes sociaux particulièrement difficiles à résoudre. Il est évident que la diminution des populations actives agricoles se poursuivra dans l'avenir mais il semble que l'on ait atteint en ce domaine le taux de régression maximum et que la baisse constatée entre

1962 et 1968 devrait se ralentir. De toute façon, il conviendra de faire preuve de beaucoup de prudence et de tenir compte de la situation propre à chaque région agricole.

Certaines d'entre elles par le jeu de l'extension des exploitations et de leur modernisation ont déjà atteint un seuil de population active au-dessous duquel il serait dangereux de descendre. Par contre, d'autres sont encore en pleine évolution et peuvent effectivement libérer une certaine part de population active. Les études faites par le C.E.D.Y. à ce sujet pour la préparation du VIe Plan, ont montré que la diminution de population active agricole se ralentit, et il convient de s'en tenir à ces conclusions. D'ailleurs, il est souhaitable de maintenir en milieu rural un minimum démographique qui permette une vie sociale et humaine. Il convient sur ce plan, de souligner la mobilité de la population agricole, phénomène traditionnellement peu connu dans ce secteur, mais qui est apparu depuis quelques années et doit s'intensifier dans l'avenir. Il faut également souligner l'importance que prendra la formation professionnelle des agriculteurs. Celle-ci devra non seulement leur apporter une qualification plus grande, laquelle restera dans ce secteur, mais elle devra aussi leur permettre de se reconvertir plus facilement s'ils souhaitent quitter l'agriculture pour l'industrie ou le tertiaire.

C'est là un élément très important qui, seul, peut apporter une solution humaine valable au problème de la reconversion.

Enfin si l'agriculture peut réellement se moderniser et répondre aux nécessités de l'économie moderne, c'est l'état d'esprit même de l'agriculteur qui devra changer; il ne devra plus se considérer comme un Chef d'exploitation, mais beaucoup plus comme le responsable de l'atelier de production qui doit s'insérer dans l'ensemble des mécanismes économiques. Il ressentira la nécessité de faire un effort d'information et de formation économique des intéressés.

Sur le plan des structures, il faudra poursuivre la transformation en cours pour que l'ensemble des exploitations atteigne une dimension qui permette la compétitivité sur le marché international. Pour cela, il faudra agrandir les moyens mis à la disposition des agriculteurs, renforcer la politique d'incitation mise en place et entreprendre une campagne d'information plus efficace.

Le projet de Livre Blanc insiste particulièrement sur la spécialisation des productions par région. Celle-ci peut paraître rationnelle sur le plan de l'économie générale du pays, mais elle soulève un certain nombre de difficultés. En premier lieu, elle suppose l'évolution d'un état d'esprit qui se heurtera à l'inertie propre à la vie agricole, en second lieu, il semble dangereux de définir des vocations a priori et de fixer une voie pour toutes les productions d'une région. Il ne faut pas négliger en effet le caractère cyclique des productions agricoles ; l'évolution des débouchés et des marchés peut très rapidement changer dans leur totalité les données des problèmes qui se posent à un moment précis. Une spécialisation trop rigide peut rendre d'autant plus difficile la recherche d'une solution que les équipements et les investissements auront été réalisés en fonction d'une seule production.

Pourtant, un maximum de planification est nécessaire, ne serait-ce que pour coordonner à l'échelon national l'ensemble des investissements agricoles. C'est pourquoi il semble préférable de définir des vocations dominantes, mais sans se laisser enfermer dans un système trop sélectif et en conservant toujours une possibilité de reconversion. Il ne faudra pas, toutefois, négliger que, en matière agricole, les reconversions sont parfois fort complexes. C'est ainsi notamment qu'il est relativement facile de passer de l'élevage aux céréales, mais que l'inverse est particulièrement difficile.

L'organisation commerciale reste l'un des grands problèmes de l'agriculture.

La commercialisation doit être organisée et toutes les actions coordonnées si l'on veut assurer une meilleure répartition des revenus agricoles. La création d'industries agricoles et d'industries alimentaires peut être un des éléments à la solution du problème des débouchés notamment pour ce qui concerne l'élevage.

La reconnaissance de la vocation à l'industrialisation des vallées de l'Yonne et de l'Armançon pose le problème de la compétition pour l'utilisation des sols.

Toute action d'urbanisation importante amputera d'autant les superficies consacrées à l'agriculture. Seule la constitution de réserves foncières communales permet de trouver une solution.

Elle n'évitera pas l'occupation d'une partie des terres de cultures, mais elle permettra de traiter le problème à froid et d'éviter un conflit entre propriétaires, exploitants et municipalités.

Le projet de Livre Blanc accorde une assez large place à "l'agriculture paysagiste" et au "coupures vertes" qui doivent séparer les zones urbanisées. Il convient d'être très réservé quant à l'importance à accorder à l'agriculture paysagiste telle qu'elle est conçue dans ce document.

En effet, il importe de replacer le tourisme et les loisirs à leur niveau réel dans l'économie générale du département.

Certes, le tourisme de week-end, les résidences secondaires et les activités de loisirs constituent un complément de revenus intéressant, mais ils ne seront jamais le principal.

De plus, il y a contradiction entre "l'agriculture paysagiste" du Livre Blanc et l'agriculture moderne. Celle-ci nécessite de grande superficies, si possible d'un seul tenant, et s'accommode fort mal du maintien des haies et de l'aspect bocager de la campagne. Tout au plus, pourrait-on la concevoir dans des endroits très précis et très limités. De toute façon, une "agriculture paysagiste" poserait le problème du revenu de la population qui serait maintenue sur place à peu près uniquement pour le maintien du paysage et son entretien.

Il est indispensable que l'économie agricole soit dans toutes les régions, dont c'est la vocation, maintenue comme activité principale et comme source première des revenus des habitants.

*

* *

EN CONCLUSION, les principes généraux qui devront présider à l'aménagement du département de l'Yonne dans le contexte du Bassin Parisien devront respecter la vocation agricole que présente ce département.

Rien ne s'oppose à ce qu'une complémentarité s'installe entre l'industrialisation des vallées de l'Yonne et de l'Armançon et le développement des productions agricoles dans le reste du département.

Il convient de souligner que l'objectif essentiel de toute politique d'aménagement du territoire doit être d'assurer une vie décente aux habitants de la région considérée, et que c'est donc en premier lieu de leur bien-être qu'il faudra s'inspirer pour en définir le principe.

SARTHE

REFLEXIONS

Le Comité d'Expansion Economique de la Sarthe, réuni en Assemblée Générale Extraordinaire, a étudié le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien présenté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire.

Il a constaté tout d'abord que le projet de Livre Blanc n'est pas la préface d'un schéma directeur qui dicterait aux régions incluses dans cette zone géographique leur politique de développement. Il constitue en vérité une étape dans la recherche d'une solution à l'égard d'un espace dépourvu d'unité, dont la dimension n'est ni locale, ni régionale, ni nationale et qui pourtant, tient une place importante dans la politique générale d'aménagement du territoire.

C'est un livre de réflexion dont l'objectif est de fournir des éléments pour un dialogue nouveau qui doit offrir aux régions du Bassin Parisien les moyens de justifier plus fortement leur position vis-à-vis de la Région Parisienne.

C'est dans cet esprit que le Comité d'Expansion Economique de la Sarthe :

- recherchera la définition d'une zone d'appui axée sur la vocation de centre régional accordée à la Ville du MANS dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, comprenant au minimum le département de la Sarthe, mais pouvant déborder sur les territoires voisins, desservis par l'axe CHARTRES - LE MANS - ANGERS et l'axe ROUEN - ALENÇON - LE MANS - TOURS.

- demande dès maintenant que soit retenu, pour la préparation du VIe Plan au niveau régional et de la façon la plus complète dans ses conséquences, le schéma directeur de la Ville du Mans qui sera prêt et que ce même schéma soit retenu au niveau national pour prendre place dans les arbitrages du gouvernement, en attendant l'étude d'un schéma de la zone d'appui à définir.

- insiste sur la prudence d'interprétation des prévisions démographiques à court terme, l'influence de toutes incitations ne jouant qu'à long terme. Il s'agit en effet d'éviter d'accentuer entre les régions les différences qui peuvent résulter, en matière de tous équipements, de prévisions erronées et de ne pas créer, ici ou là, des situations de plus en plus défavorables alors qu'il faut tendre à une amélioration constante des conditions de vie de tous les habitants, quelles que soient leurs activités.

- demande que des modifications soient apportées aux incitations en matière de décentralisation, en particulier dans le secteur tertiaire, en faveur de tous les centres régionaux du Bassin Parisien.

- souhaite que des précisions soient données pour éviter que des interprétations inexactes résultent des incohérences apparentes entre les métropoles d'équilibre, les villes nouvelles de la Région Parisienne et les centres régionaux du Bassin Parisien.

- souhaite que la réalisation de l'axe Nord-Sud : AMIENS - ROUEN - LE MANS - TOURS - BORDEAUX fasse l'objet d'une étude commune par les collectivités et les organismes économiques des départements et villes intéressés et soit favorisée au plus haut niveau par les organismes nationaux compétents.

- demande l'amélioration urgente de la qualité de la desserte ferroviaire LE MANS - PARIS et retour, en horaires et fréquence.

- souhaite de voir reconnus les efforts importants des collectivités locales en faveur de l'enseignement supérieur par un développement universitaire autour des spécialités déjà définies et avec l'appui des organismes de direction dont la mise en place devrait être réalisée dans les plus brefs délais.

- souhaite que, dans le cadre du développement des centres de loisirs du département, l'extension de celui qui s'étend autour du circuit des 24 HEURES du MANS soit retenue par le Groupe Interministériel et réalisée au cours du VIe Plan.

IV

Chambres de Commerce et d'Industrie

CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

CHAMPAGNE-ARDENNE

AVIS

La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie apprécie le fait que le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien soit soumis pour avis à l'ensemble des instances intéressées. Elle estime que le dialogue ainsi engagé ne peut que permettre une meilleure compréhension des problèmes qui se posent, et devrait conduire à trouver des solutions tenant normalement compte des divers intérêts en présence.

Elle tient à féliciter les auteurs de ce document qui constitue un travail sérieux et clair, dans le fond et dans la forme.

Elle estime toutefois que certains points importants devraient faire l'objet d'études plus approfondies. A ce titre, elle est amenée à faire un certain nombre de remarques et à formuler des propositions.

AVIS SUR LA PREMIERE PARTIE : Aménager les régions du Bassin Parisien

Si la C.R.C.I. approuve la définition des éléments d'une stratégie générale, elle met en cause les priorités retenues. Elle souhaite une organisation rapide de la concertation interrégionale proposée.

- Eléments d'une stratégie générale

Prenant acte de ce que la couronne du Bassin Parisien prise dans son ensemble ne possède pas une unité réelle sur le plan économique et géographique et ne peut de ce fait constituer une unité d'aménagement, les auteurs du projet de Livre Blanc ont été conduits à concevoir un aménagement des régions du Bassin Parisien plutôt que l'aménagement d'un Bassin Parisien considéré comme un ensemble uni et fermé.

Il est ainsi explicitement reconnu que chacune des régions de la couronne est ouverte tout autant sur la région parisienne que sur des univers extérieurs, région et métropole d'équilibre voisines, pays de l'Europe du Nord-Ouest.

La C.R.C.I. souscrit à ce principe général, mais elle souligne que dans cette optique, le problème de la délimitation du périmètre d'étude restreint aux quinze départements les plus proches de la Région Parisienne est en contradiction avec le principe énoncé. Elle souhaite que le périmètre d'étude s'étende aux deux départements des Ardennes et de la Haute-Marne.

Dans ce cadre, l'organisation du développement des régions du Bassin Parisien doit se faire autour de zones d'appui ou de villes importantes dites centres régionaux ayant un rôle d'animation et de développement

pour l'espace qui les entoure et faisant l'objet d'aménagements prioritaires et d'actions concentrées. Le développement des autres villes dynamiques de taille moyenne et petite relève davantage de stratégies régionales d'aménagement.

La C.R.C.I. marque également son accord avec ce deuxième principe, mais elle tient à faire remarquer que les villes de la couronne formant l'armature du Bassin Parisien ont souvent des aires d'influence qui s'étendent au-delà des limites d'études. C'est, par exemple, le cas de Reims et de la zone d'appui Nord-Champenoise avec les Ardennes et la vallée de la Marne et celui de Troyes avec la Haute-Marne. Il est souhaitable de tenir compte de ces solidarités et de faire preuve de beaucoup de souplesse.

•Les priorités proposées

Pour les quatre zones d'appui, le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien semble préconiser une concentration des actions sur la Basse-Seine et à un moindre degré sur la Loire-Moyenne. Dans les deux autres zones, vallées de l'Oise et de l'Aisne et Nord-Champagne, il estime qu'il ne peut être envisagé d'interventions massives et qu'il faut, dans l'immédiat, par des mesures plus limitées et de natures diverses, fortifier ce qui existe et créer des structures d'accueil qui valorisent leur position particulièrement favorable dans l'Europe du Nord-Ouest.

Une telle position paraît contestable à la Chambre Régionale pour les raisons suivantes :

a) Cette proposition ne s'appuie sur aucune étude comparative d'ensemble analysant les aptitudes potentielles de chacune des régions du Bassin Parisien compte tenu non seulement de leur appartenance au Bassin Parisien mais aussi de leur ouverture sur des univers extérieurs et de leur vocation à l'accueil d'équipements lourds conçus dans le cadre de l'aménagement du territoire national. Une telle étude ne pourrait manquer de mettre en valeur le rôle important de liaison que joue le nord-est du Bassin Parisien et la nécessité d'y réaliser rapidement les grands équipements nationaux de transports qui font défaut au pays.

b) Sans sous-estimer l'importance du rôle de la Basse-Seine dans les années à venir, il apparaît qu'une concentration à peu près exclusive des moyens d'action dans cette région aboutirait à développer fortement une seule partie du Bassin Parisien qui par sa position géographique sera coupé des zones fortes de la Communauté Européenne.

c) Un refus d'action d'envergure dans la Champagne Nord conduit inévitablement à lui refuser de jouer le rôle d'accueil qui lui est reconnu dans le projet de Livre Blanc et de la condamner à un développement médiocre.

d) Enfin, il est prouvé que la valeur d'une façade maritime est fonction des activités de l'arrière-pays. Pour que la Basse-Seine assure son rôle éminent, il convient de développer et de densifier très fortement son arrière-pays c'est-à-dire le Bassin Parisien.

Pour les centres régionaux situés en dehors des zones d'appui, ce qui est le cas de Troyes pour la Champagne, le projet de Livre Blanc préconise des actions d'entraînement propres à augmenter leur rayonnement local et leur attractivité pour les entreprises.

La Chambre Régionale estime que ces orientations sont beaucoup trop imprécises et souhaite que soit définie une zone privilégiée de développement de la Champagne méridionale autour de Troyes et de la Haute Vallée de la Seine.

• Une concertation interrégionale

Le projet de Livre Blanc propose qu'entre les régions de la couronne et la région de Paris soit créée une "instance permanente d'information réciproque, de dialogue et de concertation, réunissant les responsables du développement des régions du Bassin Parisien, s'appuyant sur leurs élus et les représentants de leurs forces économiques et où seraient discutés les éléments communs de leurs politiques de développement".

La Chambre Régionale souscrit à cette proposition et demande qu'elle soit rapidement concrétisée.

Ce faisant, elle pense qu'une telle instance ne sera efficace que sous conditions :

- que soient renforcés les moyens d'études mis en place dans les régions de telle sorte que celles-ci soient en mesure de dialoguer valablement avec la Région Parisienne ;

- qu'elle soit habilitée à connaître des questions fondamentales et concrètes concernant le développement du Bassin Parisien, notamment celles relatives à l'organisation du desserrement des activités parisiennes que le projet de Livre Blanc définit comme "l'orientation vers les régions de la couronne des activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris et qui autrement alimenteraient de manière excessive la croissance de Paris".

A ce sujet, la Chambre Régionale propose que les représentants des régions puissent siéger désormais au sein du Comité de décentralisation afin d'être informés des modalités concrètes d'application des textes sur les autorisations d'implantation et d'extension industrielle dans la Région Parisienne et le cas échéant, de favoriser les décentralisations.

AVIS SUR LA DEUXIEME PARTIE

• La population et les emplois

Les perspectives 1985 de population totale proposée dans le projet de Livre Blanc pour la couronne du Bassin Parisien impliquent une accélération substantielle de son taux de croissance, qui passerait de 1,17 % par an entre 1962 et 1968 (0,79 % entre 1954 et 1962) à 1,42 % par an entre 1968 et 1985, et dépasserait pour cette période celui de la région parisienne estimée à 1,27 % (celui-ci étant en diminution constante 1,81 % de 1954 à 1962, 1,48 % de 1962 à 1968).

Les perspectives 2000 semblent en revanche relativement moins favorables pour la couronne puisqu'elles sont fondées sur l'hypothèse que les taux de croissance respectifs de la Région Parisienne et de la couronne resteront entre 1985 et 2000, identiques à ceux estimés pour la période 1968-1985.

La répartition proposée de la population dans les zones d'appui de la couronne du Bassin Parisien en 1985, est fondée sur de forts accroissements des rythmes actuels de progression de la Basse-Seine et des vallées de l'Oise-Aisne, sur le maintien du rythme très élevé de croissance de la Loire-Moyenne et de la poursuite de son accélération dans la zone Nord-Champenoise. La Chambre Régionale pense que ces perspectives sont à reprendre compte tenu de la révision des priorités au profit du Nord-Est du Bassin Parisien qu'elle a proposée précédemment ailleurs.

• Les activités économiques

Le projet de Livre Blanc considère que les perspectives de développement économique dans la couronne du Bassin Parisien reposent sur la poursuite du rythme de "desserrement" et sur la croissance des activités au niveau régional.

La Chambre Régionale considère que "le maintien du rythme de desserrement, condition de la maîtrise de la croissance parisienne dans des limites acceptables, en ce qu'il permet d'éviter que les villes nouvelles de la région ne deviennent des grands pôles d'emploi, reste vital pour la couronne".

Mais, pour bénéficier au maximum des effets d'entraînement des décentralisations, il appartient aux villes et régions de la couronne de développer les échanges entre les établissements nouvellement implantés et les industries plus anciennes et de créer de nouvelles ressources à partir des transformations que les implantations décentralisées apportent à l'appareil économique local.

Il paraît également souhaitable, en vue d'une meilleure valorisation des régions, que les nouvelles décentralisations portent sur des unités industrielles ou tertiaires exerçant, en plus des fonctions banales, des fonctions de décision, de recherche et d'innovation, qui jusqu'à présent sont concentrées intégralement en Région Parisienne.

Enfin, pour favoriser la croissance des activités régionales, la Chambre Régionale estime nécessaire de rechercher à partir d'une analyse des activités importantes qui existent dans certaines villes et régions de la couronne, les directions de développement, en tenant compte des complémentarités de production et de fonction avec la Région Parisienne et les univers extérieurs, métropoles et régions du marché commun.

Les efforts récents de la région pour favoriser le développement de ses industries agricoles et alimentaires doivent être ici mentionnés, et repris dans d'autres secteurs industriels.

Sur le plan des principes, elle approuve les auteurs du projet de Livre Blanc lorsqu'ils déclarent souhaitable de concentrer les investissements dans les zones géographiques et dans les secteurs d'activité où leur rentabilité paraît la mieux assurée.

Le projet de Livre Blanc distingue parmi les mesures propres à concrétiser ces principes :

- les actions d'information et de développement des structures d'accueil qui relèvent de la compétence locale et régionale.

- l'adaptation de la réglementation économique sur la localisation des activités qui relève de décisions nationales.

La Chambre Régionale a déjà eu l'occasion de souligner l'importance et l'étendue des responsabilités régionales et particulièrement celles des Compagnies consulaires, pour la mise en place de structures d'accueil adaptées aux besoins. Elle n'y revient pas ici.

En revanche, elle souligne l'intérêt des propositions formulées quant à une révision des objectifs de la réglementation sur la localisation des activités, révision visant à :

- concentrer sur les centres urbains et les zones de développement préférentiel, les implantations d'établissements industriels et tertiaires publics et privés ;

- orienter les activités nouvelles de façon à rentabiliser au mieux les équipements urbains et les grandes infrastructures de transports ;

- contrôler les implantations dans la région parisienne et dans la zone la plus proche de la Région Parisienne.

Elle fait remarquer que cette nouvelle orientation doit concerner autant les implantations industrielles que les implantations d'activités tertiaires. Elle pense donc que les centres régionaux ainsi que les principales villes des zones d'appui devraient bénéficier au même titre que les métropoles d'équilibre des aides aux implantations tertiaires.

Avec les auteurs du projet de Livre Blanc, la Chambre Régionale estime que l'orientation des implantations devrait se faire de plus en plus par le moyen d'incitations plutôt que par des contraintes. Celles-ci cependant seront toujours nécessaires pour maîtriser la croissance parisienne.

Sous ces réserves, la Chambre Régionale souhaite que la nouvelle carte des aides au développement, devienne "la carte des localisations industrielles et tertiaires de l'avenir".

•L'Organisation urbaine

La Chambre Régionale donne son accord sur les grandes lignes de l'organisation interne de l'armature urbaine du Bassin Parisien.

1°) Les vastes perspectives démographiques tracées signifient d'importants changements de structures qui ne manqueront pas de se traduire par des efforts d'aménagement de grande ampleur.

Il ne suffit pas, en effet, pour les grandes villes "d'additionner des investissements d'infrastructures ou d'entreprendre des programmes ambitieux de logements : c'est en effet grâce à une recherche et une expérimentation à la fois plus globale et novatrice que les villes du Bassin Parisien pourront trouver un équilibre nouveau".

Il importe de souligner que c'est de la qualité de l'aménagement des grandes villes de la couronne que résultera leur pouvoir d'attraction, aménagement qui doit être recherché non seulement en terme de concurrence, mais aussi en terme de complémentarité avec la Région Parisienne.

Par ailleurs, les villes moyennes et petites participent à des degrés divers, à la fonction d'animation des zones urbaines et ont souvent des relations spécifiques avec leur environnement rural. C'est pourquoi il est essentiel que les responsables locaux et régionaux définissent pour l'ensemble et chacune d'elles, les conditions de leur développement et leur niveau d'équipement souhaitable.

Il est particulièrement essentiel d'insister sur ce dernier point dans la mesure où le projet de Livre Blanc n'a pas pour mission de descendre à ce niveau. Il appartient donc aux autorités régionales et locales de replacer, dans leur environnement propre, les zones d'appui privilégiées au niveau du Bassin Parisien, afin que soient peu à peu dégagées, dans le souci d'un mieux-être régional, les perspectives régionales de développement de l'ensemble des centres urbains de la région.

2°) La question des villes nouvelles suscite de nombreuses inquiétudes. Si l'on admet, comme le décrit fort justement le rapport, que les villes de la Couronne sont en concurrence avec la Région Parisienne, pour des implantations déterminées essentiellement par la proximité de Paris, il est vraisemblable que les villes nouvelles,

véritables pôles de restructuration de la banlieue, ne manqueront pas d'attraits déterminants à moins que la législation économique n'y veille avec force.

La C.R.C.I. pense que le rapport n'est pas assez affirmatif en ce sens, et devrait prendre position pour l'établissement des garanties effectives de bonne concurrence.

• Les transports

La Chambre Régionale est particulièrement consciente de l'importance des équipements de transports pour le développement des régions de la Couronne. Elle regrette avec d'autant plus de force que l'Est du Bassin Parisien, soit aussi peu concerné par la réalisation de tels équipements, autoroute, desserte aéronautique ou réseau de transport terrestre à grande vitesse.

Le rapport mentionne seulement à très long terme la réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Est.

Cette position prise par les auteurs du projet de Livre Blanc semble refléter les orientations présentes de la politique nationale d'aménagement du territoire qui n'accordent aucune priorité à l'établissement d'infrastructures de liaisons modernes entre la Région Parisienne et les zones économiques fortes du Centre de l'Europe. La Chambre Régionale conteste vivement cette orientation générale.

Elle apprécie cependant les préoccupations mises en avant par le rapport pour guider la recherche des mesures à prendre :

1) l'amélioration de la qualité des relations avec Paris ;

2) l'accroissement de la mobilité à l'intérieur des régions de la couronne ;

3) l'amélioration des relations avec les métropoles et les univers extérieurs voisins.

Elle souhaite donc que soient prises en considération, dans l'intérêt même du Bassin Parisien,

sur le plan autoroutier :

l'axe Paris-Est par Reims-Châlons (en toute première urgence) ;

l'axe Lille-Dijon par Reims-Châlons-Vitry-le-François.

sur le plan ferroviaire :

la grande transversale Lille-Dijon.

sur le plan fluvial

la liaison à grand gabarit Seine-Est.

La Chambre Régionale attache,avec toutes les institutions régionales,beaucoup de prix à ces réalisations, car elles conditionnent étroitement le désenclavement et le développement de la région Champagne-Ardenne.

•L'enseignement supérieur

Le projet de Livre Blanc, après avoir effectué le constat des déséquilibres actuels esquisse une nouvelle image géographique de l'organisation universitaire dans le Bassin Parisien et trace des perspectives d'évolution d'effectifs.

Les "fuites" des étudiants hors de leur université régionale, la faible intégration des universités dans les villes où elles sont situées, l'hypertrophie de l'Université parisienne sont bien mises en valeur par le projet de Livre Blanc.

La Chambre Régionale approuve les propositions relatives à l'intégration de l'Université dans la ville et à la mise des Universités au service de leurs régions, souhaitant qu'en soient précisées les modalités de mise en œuvre.

Elle insiste notamment sur l'importance de l'établissement des relations étroites entre l'Université et les instances régionales administratives, entre l'Université et les milieux économiques. Dans ce domaine, elle signale parmi les liaisons à développer celles relatives à l'enseignement de la gestion, celles concernant la recherche scientifique et technique... Elle regrette l'insuffisante précision de l'image géographique future de l'organisation universitaire dans le Bassin Parisien.

Elle relève le peu de cas réservé à la recherche scientifique et technique dont le "desserrement" au moins partiel apparaît indispensable à la constitution d'Universités à grand rayonnement, et à la création de liaisons avec l'industrie propre à en favoriser le développement autonome.

•Les loisirs

Le chapitre sur les loisirs a été essentiellement centré sur le tourisme, c'est-à-dire la recherche des éléments naturels de base autour desquels pourront s'organiser une politique des loisirs et le repérage des zones d'aménagement à promouvoir. Cet aspect des choses est trop restrictif dans la mesure où ces réflexions ne prennent en compte que des besoins de détente et de loisir des seuls Parisiens.

L'aménagement des espaces de loisirs doit être conçu pour l'ensemble des habitants du Bassin Parisien, et c'est pourquoi, au-delà du tourisme, faut-il encore insister sur la nécessité de promouvoir au sein des secteurs d'appui du Bassin Parisien des équipements culturels appropriés. Il faut entrevoir, par là, bibliothèques, discothèques, cinémas, maisons de la culture, etc. équipements qui contribuent pour beaucoup à l'attractivité du milieu urbain. Un environnement culturel de qualité va de pair avec le développement d'activités tertiaires d'un niveau élevé. Le VIe Plan devrait donc leur accorder une priorité plus grande.

La Chambre Régionale marque son attachement à la création d'un parc de la Forêt d'Orient, encore appelé Parc de la Champagne. La présence à terme de trois grands barrages-réservoirs (Seine, Marne, Aube) devrait permettre d'en centrer la vocation, sur les sports nautiques. Mais, il faut à ce sujet souligner, plus que ne le font les auteurs du rapport, certaines contraintes pesant sur ces ouvrages. La variabilité du niveau d'eau compromet la rentabilité d'équipements touristiques d'envergure dans la mesure où n'ont pas été prévus des aménagements complémentaires dans une optique touristique.

Enfin, la Chambre Régionale souhaite attirer l'attention des auteurs sur l'intérêt présenté par la Montagne de Reims, espace de loisirs et de détente, situé entre Reims, Epernay et Châlons. Son importance et sa position devraient se concrétiser par un classement en parc naturel régional.

•Les ressources rares

La Chambre Régionale souscrit aux propositions présentées pour l'espace, le paysage et les problèmes particuliers des sablières.

Sur la question de l'eau, le projet de Livre Blanc souligne avec raison que la politique de l'eau,définie par les Agences du Bassin, suppose la coordination des actions engagées afin que soient équilibrées à échéance lointaine les ressources et les besoins sans transferts massifs à partir d'autres bassins.

Ce principe est judicieux, mais la Chambre Régionale se demande si des dispositions irréversibles n'ont pas déjà été prises. En effet, la modulation des redevances de bassin constitue déjà pour les candidats à décentralisation une puissante incitation à s'implanter dans certains secteurs de préférence à d'autres, ce qui est un facteur caractérisé de modification des perspectives de répartition du développement urbain.

Par ailleurs, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie s'étonne que la situation du secteur rémois qualifiée de "critique" soit évoquée au même titre que celles de la Région Parisienne et de la Basse-Seine. Les ressources tant en eaux de surface qu'en eaux souterraines de la région Champagne sont en effet suffisamment abondantes pour permettre un très large développement de la région et de ses agglomérations.

Si donc, la solidarité doit exister entre les différentes parties du bassin, elle ne doit pas se traduire pour certains par une pénalisation.

*

* *

Pour conclure, la Chambre Régionale souhaite revenir sur les principes d'aménagement du Bassin Parisien, exposés au début du projet du Livre Blanc.

- Si le principe du desserrement qui se définit comme "l'orientation vers les régions de la couronne des activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris et qui autrement alimenteraient de manière excessive la croissance parisienne", s'est traduit tout au long des chapitres (activités économiques, organisation urbaine, enseignement supérieur) par une intéressante analyse en terme de concurrence, de complémentarité et de spécialisation, les auteurs par ailleurs, n'ont pas manqué de souligner les limites d'un tel principe - le desserrement de la Région Parisienne ne peut plus et ne doit plus être le seul facteur de développement des régions de la couronne - et surtout l'impossibilité concrète de définir a priori un éventuel partage d'activités et de fonctions entre la Région Parisienne et celles de la couronne.

- Ils ont donc insisté sur la nécessité, déjà bien perçue par les intéressés, de renforcer et de rechercher les directions de développement économique, repérées dans chacune des régions de la couronne et susceptibles de concourir à la croissance d'ensemble du Bassin Parisien.

La Chambre Régionale souhaite que cette remarque soit érigée en principe d'aménagement du Bassin Parisien, car c'est seulement à cette condition, que le second principe énoncé "organiser le développement de l'ensemble du Bassin Parisien de telle sorte que chacune de ses parties en tire le meilleur profit" pourra être réalisé.

L'application de ce principe d'aménagement permettrait d'approfondir le projet de Livre Blanc à partir des travaux déjà élaborés en ce sens par bon nombre d'institutions locales et régionales à vocation économique.

- Enfin, au-delà de la nécessaire émergence des potentialités de chacune des régions de la couronne, il convient de prendre en compte, au niveau de l'aménagement du Bassin Parisien, la nouvelle dimension européenne, qui va transformer de plus en plus profondément les conditions de notre vie économique, et qui devrait se traduire par la mise en place d'infrastructures de liaisons propres à imprimer profondément leurs marques aux régions traversées.

La Chambre Régionale souhaite participer à la nécessaire concertation des parties prenantes à l'aménagement du Bassin Parisien, en s'appuyant avec force sur les travaux actuellement menés tant au niveau de la planification régionale et interrégionale (pour les équipements d'infrastructure intéressant plusieurs régions) qu'à celui de la préparation des livres blancs et des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme des principales agglomérations.

CENTRE

OBSERVATIONS

Il convient tout d'abord de rendre hommage aux auteurs de l'ouvrage car cette étude présente de très grandes qualités de synthèse et de présentation.

La clarté du plan et l'enchaînement logique des propositions permettent d'embrasser sans difficultés l'ensemble des activités. Il est agréable de constater que les problèmes sont bien posés et à bon escient.

Dans l'ensemble et contrairement aux "réflexions sur le Livre Blanc" publié en juillet 1968, la stratégie développée a eu le souci de coller à la réalité et semble plus élaborée plutôt que simplement justifiée car il est vrai qu'un Livre Blanc au-delà d'un simple constat doit esquisser des perspectives réalistes d'aménagement.

Nous avons été également sensibles à l'appel aux Régions de prendre en mains leur propre destinée avec le souci de compter de moins en moins sur l'apport parisien. Ce document suscite à cet égard une réflexion approfondie sur le devenir des régions.

Toutefois, ce projet appelle de notre part des observations non pas tant dans la forme que sur le fond de certaines propositions.

Avant d'analyser les différentes articulations du projet, il semble utile de formuler certaines remarques quant aux problèmes d'ensemble du Bassin Parisien.

CONSIDERATIONS GENERALES SUR LE PROJET DE LIVRE BLANC

A la lecture du document, on peut se demander si les propositions énoncées déboucheront réellement sur un schéma opérationnel. Il est en effet regrettable qu'à aucun moment ne soit envisagée l'élaboration d'un échéancier de l'aménagement du Bassin Parisien, car il est bien évident que trois perspectives sont à distinguer et auraient dû apparaître nettement :

- les actions immédiates possibles à court terme,
- le Bassin Parisien tel qu'il doit être dans un délai raisonnable compte tenu des possibilités et contraintes spécifiques de chacune des régions,
- le Bassin Parisien tel qu'il pourrait être à long terme.

Cette distinction entre le présent, le futur probable et le futur souhaitable peut, seule, permettre d'approcher les problèmes du Bassin Parisien d'une manière opératoire et conduire rapidement à une action adaptée aux données existantes.

Une seconde remarque d'ordre général doit également être soulignée. Nous ne trouvons que très rarement référence aux travaux menés par les Régions à l'occasion des rapports sur les grandes orientations du Ve Plan et l'armature urbaine et qui tendaient précisément à définir des objectifs de développement et d'aménagement. Nous aurions souhaité que ces prises de position régionales soient examinées, confrontées et critiquées par le GIABP dont le rôle eut consisté ainsi à en faire la synthèse et à les inclure dans des perspectives plus vastes. D'autre part, des études ou enquêtes particulières ont été menées par les Régions depuis quelques années, soit à la demande de la DATAR ; c'est le cas des "Programmes de Modernisation et d'Equipement" dont la partie à long terme consistait à fonder des objectifs de développement pour les villes retenues comme centres régionaux du Bassin Parisien.

Nous ferons encore une critique qui a souvent été formulée à savoir que le projet révèle trop souvent "l'optique parisienne" des problèmes. A cet égard peut-il en être autrement ? Car il faut noter que le GIABP, le comité de décentralisation, voire même la DATAR, sont composés presque exclusivement d'éléments parisiens et ils gagneraient sans doute à être "enrichis" de "provinciaux" qui apporteraient peut-être une optique différente des problèmes posés. Ces quelques remarques sont aggravées quand une politique est projetée car, si nous sommes consultés sur la définition de la stratégie, nous devons regretter que lorsqu'il s'est agi de circonscrire les zones d'appui... nous n'ayons pas été consultés. Or l'importance du choix et des limites des zones sont de la plus haute importance pour les régions concernées.

PREMIERE PARTIE : AMENAGER LES REGIONS DU BASSIN PARISIEN

ALLONS-NOUS VERS UN AMENAGEMENT CONCERTE ?

La volonté manifestée d'aménager les Régions du Bassin Parisien est tout à fait justifiable. Il faut cependant admettre que les seuls points communs des Régions de la couronne parisienne est leur hostilité au gigantisme parisien et leur plus ou moins grande dépendance à l'égard du centre parisien.

Hormis ces facteurs unitaires négatifs les régions ont-elles assez de fondements communs pour mener ensemble et de manière concertée une politique harmonieuse de développement ?

Le projet de Livre Blanc n'a pas suffisamment insisté sur les liens de solidarité à établir entre les différentes villes du Bassin et avec les régions voisines. Concurrence et complémentarité des villes doivent avoir pour assise la volonté de participer à une politique commune du Bassin Parisien. Il faut trouver aux villes de la couronne des "dénominateurs communs" et non un appétit commun. Il ne fait aucun doute que c'est assurément une difficulté essentielle et pourtant surmontable.

Le projet de Livre Blanc constate (p. 24) que l'on ne peut s'appuyer sur la conscience d'une solidarité à l'échelle de l'ensemble de la couronne. C'est toutefois l'une des conditions essentielles de réussite d'une stratégie commune d'aménagement. Une politique d'information et de sensibilisation auprès de la population et des instances économiques s'imposent donc fortement. D'ailleurs le développement des moyens de liaisons interrégionales et l'augmentation des possibilités d'échanges (économiques, culturels, etc.) faciliteront considérablement le succès de la "mentalité Bassin Parisien". Aussi bien la consultation en cours ne peut que la développer.

Ces différentes remarques soulignent l'absence d'unité et l'hétérogènéité des Régions composant le Bassin Parisien.

LES LIMITES DU BASSIN PARISIEN

Le Livre Blanc (p. 16) définit le Bassin Parisien "comme l'espace dans lequel PARIS exerce une influence dominante, dans un rayon de deux cents kilomètres environ autour de la capitale...".

Cette délimitation entraîne pour la Région Centre l'exclusion de l'Indre et du Cher du Bassin Parisien ce qui comporte des risques importants pour l'avenir de la Région. En effet, des déséquilibres moteurs graves peuvent survenir du fait de cette situation, ceci d'autant plus que le Sud de la Région est déjà dans une situation d'infériorité par rapport au Nord.

Il semble que le critère distance ne soit pas essentiel et qu'il faille surtout retenir le degré d'influence et de dépendance par rapport à la capitale.

A cet égard une note de la mission régionale (Région Centre) du 21 avril 1969 montre que près de la moitié (47 %) des salariés de la Région Centre occupés dans des établissements industriels (10 salariés et plus) dépendent d'un siège social parisien. Le fait le plus significatif est que la proportion est supérieure à 35 % dans tous les départements et la répartition est la suivante :

Cher	: 38,6 %
Eure-et-Loir	: 62,0 %
Indre	: 42,0 %
Indre-et-Loire	: 39,1 %
Loir-et-Cher	: 46,7 %
Loiret	: 52,5 %
Règion Centre	: 47,3 %

De ce point de vue l'INDRE et le CHER auraient dû et doivent être considérés comme appartenant au Bassin Parisien au même titre que l'INDRE-et-LOIRE

Il semble donc souhaitable de retenir des critères "qualitatifs" pour déterminer la sphère d'influence de PARIS, beaucoup plus que des critères de distance à notre sens peu justifiables. Ceci d'autant plus que le Livre Blanc (p. 21) admet, dans la perspective d'un espace européen, que les limites devront être revues et le Bassin Parisien comprendrait alors en plus le Nord et la Lorraine. Le découpage actuel reste trop académique. Nous demandons par conséquent à ce qu'une optique évolutive des limites du Bassin Parisien soit reconnue et admise dans les faits.

LA PROXIMITE DE PARIS

La question a souvent été posée de savoir jusqu'à quel point la proximité de PARIS constitue une rente de situation pour les régions de la couronne. Le problème peut être examiné sous deux aspects :

1/ considéré sous l'angle du desserrement industriel et de la création d'emplois, la proximité de PARIS est favorable. Mais il s'agit d'un apport "quantitatif" car ce sont les fonctions dites "banales" qui quittent la capitale et n'ont pas d'effet d'entraînement dans l'économie régionale.

2/ La Région Centre, n'accueillant souvent que des "ateliers", les services de l'entreprise restent à PARIS et avec eux les fonctions "nobles" ou pour ainsi dire "la matière grise", véritable animatrice de l'économie régionale. La Région ne bénéficie donc pas d'un développement harmonieux à la fois sous l'angle des entreprises avec les risque de sa transformation en "atelier" de la Région Parisienne et sous l'angle de l'emploi avec la perspective de devenir petit à petit une banlieue. Car dès maintenant 47,3 % des salariés occupés dans l'industrie (établissements de 10 salariés et plus) sont subordonnés à un siège social parisien.

Par conséquent le renforcement du tertiaire, et essentiellement du tertiaire supérieur dans les régions, s'impose. Une politique active de décentralisation du tertiaire doit être encouragée (sièges sociaux, bureaux d'études, recherche, etc.) car l'importance du phénomène "siège social parisien" risque de mettre en cause, dans un avenir proche, la réalité de la Région comme centre de décision autonome. La Région ne peut "voler de ses propres ailes" que si toute l'entreprise est sur place.

Nous examinerons plus attentivement ce problème dans le chapitre "Activités économiques".

LA CONCERTATION INTERREGIONALE

Le projet de Livre Blanc insiste (p. 26 et 27) sur la nécessité de créer une instance permanente d'information réciproque, de dialogue et de concertation réunissant les responsables du Bassin Parisien.

Personne ne nie plus, semble-t-il, l'évidence de cette nécessité. Il importe en effet de réaliser la synthèse la meilleure entre les impératifs d'aménagement du Bassin Parisien et la nécessité des politiques particulières de développement des Régions du Bassin Parisien. La "communauté de projet" est nécessaire parce qu'elle conditionne le succès de la politique d'aménagement et l'adhésion des population à cette politique.

Une instance de dialogue permettrait donc de confronter les choix, d'harmoniser les vocations des villes et de fournir les moyens de les mettre en valeur.

Mais il est gênant de constater que le projet soumis à notre réflexion se contente de la formulation de principes généraux et si une instance interrégionale peut être créée il reste encore à définir :

- sa composition
- son rôle
- ses pouvoirs de décision vis-à-vis des régions existantes et de l'administration centrale.

Nous ferons remarquer pour notre part que :

- cette organisation n'est praticable que si l'aire d'aménagement du Bassin Parisien inclut la totalité du territoire de chacune des régions en cause.

- la concertation est à réaliser à tous les niveaux : administrations et organismes régionaux représentatifs.

D'ailleurs, celle-ci devrait être mise effectivement en pratique au stade de l'élaboration des études, du schéma d'aménagement et des zones opérationnelles, car nous regrettons que trop souvent le dialogue soit instauré après l'élaboration des propositions.

Un autre point a attiré notre attention. Les organismes d'études des zones d'appui et les villes de la couronne travaillent à l'élaboration des livres blancs qui seront suivis de schémas d'aménagement. Il importe de définir dès maintenant des structures de dialogues permettant de prendre en compte les conclusions élaborées ici et là... et de permettre de modifier, éventuellement, la stratégie initialement définie si elle apparaît en contradiction avec la "politique des régions".

Il y a lieu de convenir dès le départ une stratégie de développement évolutive et souple de manière à l'adapter aux réalités du moment.

PROBLEMES PARTICULIERS : RESIDENCES SECONDAIRES

Le développement des résidences secondaires pose des problèmes graves et notamment dans la vallée de l'Eure.

Des propositions précises devront être formulées pour éviter que ne s'élargisse autour de PARIS la zone des migrations quotidiennes. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que si c'est un phénomène qui doit être contrôlé, il ne doit pas être freiné pour autant. Il faut essentiellement veiller à équilibrer et à diffuser l'essor des résidences secondaires.

DEUXIEME PARTIE : I – LA POPULATION ET LES EMPLOIS

EVOLUTION ET REPARTITION DE LA POPULATION

En ce qui concerne l'évolution générale de la population, nous n'avons pas de remarques particulières à formuler. Les différentes estimations nous paraissent fondées.

Pour la répartition de la population dans la couronne en 1985 il a été procédé, dans le projet, à une répartition des 8,8 millions d'habitants par grands secteurs géographiques, ce qui divise la couronne en trois grands ensembles : Sud, Ouest, Nord-Est, peuplé chacun en 1968 de 2,2 à 2,3 millions d'habitants et en 1985 de 2,8 millions à 3 millions d'habitants.

Nous contestons un peu ce découpage (cf. croquis page 35) qui ne paraît pas fondé sur des critères sérieux. Ce découpage démontre certes un certain équilibre entre les zones mais tant que ne seront pas explicitées les motivations réelles de ce découpage, toute conclusion nous semble un peu hâtive.

LA POPULATION ACTIVE ET LES EMPLOIS DANS LA COURONNE

La partie consacrée à l'emploi est trop rapide et insuffisante. Les fondements d'une véritable politique de l'emploi devront être définis dans le schéma d'aménagement du Bassin Parisien. Les principes suivants doivent faire l'objet d'une réflexion attentive :

- la politique de l'emploi doit être dynamique et viser résolument à faciliter les transformations inévitables propres au progrès et ne pas se borner à secourir les victimes de ces transformations.

- elle doit englober la totalité de la population active et traiter de l'ensemble des problèmes, que ce soit le chômage ou la pénurie de main-d'œuvre.

- elle doit agir à la fois sur l'offre et la demande d'emploi.

- elle doit se présenter en tant que partie intégrante de la politique économique et pas seulement comme des interventions de caractère social situées plus ou moins en marge de cette politique.

- elle doit, enfin, prendre en charge non seulement les problèmes quantitatifs mais également qualitatifs : une situation de l'emploi satisfaisante sur un plan global n'exclut pas l'existence de graves déséquilibres partiels qui doivent retenir l'attention des Pouvoirs Publics.

- il convient de réagir contre la défaveur actuelle de l'emploi manuel par une meilleure information et par une amélioration de l'enseignement technique et des moyens de reconversion de la main d'œuvre.

Par ailleurs, le rythme annuel des créations d'emplois dans la couronne est estimé à 52.000 entre 1962 et 1985. Soit 3.500 par an et par département. Or, c'est une moyenne qui cache des disparités importantes.

Il serait bon d'affiner les prévisions par région lors de l'élaboration du schéma d'aménagement. Car la répartition géographique de ces emplois est importante à connaître. Par ailleurs, dans le cadre d'une politique commune du Bassin Parisien, le développement des voies de communications permettra sans doute une mobilité accrue de la main-d'œuvre d'une région à l'autre et il faut arriver à concevoir le marché de l'emploi dans un cadre nouveau et l'équilibre entre offres et demandes d'emplois s'établira au niveau du Bassin Parisien par la mobilité professionnelle et géographique.

Cet équilibre sera d'autant plus facilité que les centres régionaux deviendront réellement complémentaires.

Il faut signaler enfin qu'une étude d'approche serait nécessaire pour connaître à terme les différents apports en main-d'œuvre et à cet égard déterminer, même grossièrement, quelle sera la part probable de la décentralisation et du dynamisme local.

DEUXIEME PARTIE : II – LES ACTIVITES ECONOMIQUES

REMARQUES GENERALES

Il est surprenant de ne trouver dans ce chapitre aucune analyse relative aux problèmes du commerce. Ceci d'autant plus que l'évolution des structures commerciales nécessite de plus en plus l'intervention de l'aménagement du territoire.

Nous estimons que le commerce et principalement la grande unité, est un élément particulièrement actif de l'aménagement du territoire. C'est non seulement un gros employeur et un fixateur de main-d'œuvre, mais c'est aussi un élément déterminant de l'armature urbaine française, par le seul jeu des flux de clientèles qu'il polarise. Cette réalité quelque peu méconnue dans le passé permet d'affirmer que le grand commerce, tout autant que le petit, peut contribuer de façon très nette à hiérarchiser notre armature urbaine.

Le commerce pris en général pourrait être qualifié d'élément induit, sur les besoins duquel "l'aménageur" se penche pour lui procurer ces indispensables conditions de superficie et de localisation.

C'est ainsi que par delà la fonction traditionnelle qui lui était dévolue, à savoir : approvisionner en biens et services la population, le commerce se voit reconnaître un rôle essentiel d'animation et de restructuration de nos villes. Il accède au rang d'équipement collectif.

A ce titre donc le Livre Blanc aurait pu s'en préoccuper. Ceci d'autant plus que la prolifération sans contrôle des grandes surfaces à la périphérie des grandes villes est nocive tant pour les grandes surfaces elles-mêmes qui ne sont pas toujours rentabilisées, que pour le commerce traditionnel qui se trouve en difficulté.

L'AGRICULTURE

Les hypothèques qui pèsent sur l'avenir des exploitations agricoles, liées à l'évolution économique de l'agriculture, font supporter au projet de Livre Blanc des incertitudes relativement lourdes. Il est certes difficile d'y échapper mais il faut souligner que les problèmes ont bien été posés.

Toutefois, il n'a pas été tenu compte dans le projet de Livre Blanc des perspectives considérables qu'offre le marché-gare de Rungis. L'importance européenne de ce marché n'échappe à l'attention de personne et le Bassin Parisien peut trouver là l'occasion de son insertion dans le cadre européen. Tout au moins au plan de la commercialisation des produits agricoles. Il est bon de mesurer toutes les incidences qui découleront de la présence de Rungis dans le Bassin Parisien et des études seraient à entreprendre. Pour notre part, une étude est en cours sur les "incidences du marché-gare de Rungis dans la Région Centre".

Sur un plan plus particulier la question de l'approvisionnement des villes n'a pas été abordée. Il aurait été utile de mesurer la part de la consommation urbaine dans la production des régions et en tenir compte pour l'élaboration d'une politique agricole.

Sur le plan de l'agriculture apparaît pour notre région la difficulté de la non-intégration de l'Indre et du Cher dans le Bassin Parisien. Car il est bien évident que ces deux départements du fait de la structure de leur

agriculture et des problèmes humains qui y sont liés doivent être l'objet de mesures attentives et particulières qui relèvent le plus souvent de l'aménagement du territoire (classement en zone de rénovation rurale). Il nous semble difficile d'exclure dans le cadre "théorique" des mesures pour le Bassin Parisien le Cher et l'Indre de notre stratégie d'ensemble.

Les limites actuelles du Bassin Parisien ne sont pas un "corset" et il sera nécessaire de mesurer les incidences sur la politique globale du Bassin Parisien des problèmes particuliers de tel ou tel département.

L'INDUSTRIE

La décentralisation

Le projet de Livre Blanc affirme (p. 44) que le desserrement des activités de la Région Parisienne doit désormais être considéré comme un "appoint très important mais non plus vital"

Sans doute sur le plan du desserrement des activités industrielles assisterons-nous à un ralentissement de l'apport parisien sur le plan "quantitatif". C'est pourquoi il importe de remplacer le "nombre" par la "qualité". Seule la création d'emplois de haute qualification dans les régions de la couronne peut éviter la fatalité de notre dépendance à l'égard de la capitale.

Le Livre Blanc le reconnaît d'ailleurs bien volontiers mais les régions n'ont pas en elles-mêmes les ressources qui leur permettraient de se passer de l'apport parisien de matière grise.

Nous ne cesserons de soutenir aussi que la décentralisation d'entreprises entières (sièges sociaux compris) axées sur le marché parisien sont assurées d'un haut niveau d'activités dans notre Région et peuvent décentraliser leurs fonctions de décision sans inconvénient majeur.

Nous avons également souligné avec un vif intérêt que le choix des implantations n'a pas toujours été heureux (p. 44) pour certaines communes dont la croissance s'est trouvée gravement déséquilibrée. Cette question nous préoccupe et c'est pourquoi nous pensons que la politique d'aménagement du territoire doit aller jusqu'à certains impératifs de localisation. Les implantations seraient autorisées après des études sérieuses du milieu et de l'environnement qui mettraient en relief ce que l'appareil économique d'une commune peut supporter et établiraient les conditions nécessaires au développement harmonieux d'une entreprise dans un milieu donné.

Par ailleurs, le projet de Livre Blanc souligne que "la nature des activités qui se sont localisées dans la couronne est en elle-même un facteur favorable à son développement économique". Il semble nécessaire pour le schéma d'aménagement de faire apparaître le "rôle moteur" de ces activités ce qui permettrait d'organiser et d'orienter la croissance dans un souci d'efficacité optimale. Le schéma devra partir d'une analyse dynamique du milieu et de l'environnement pour agir sur lui.

LE SECTEUR TERTIAIRE

Il est bien évident comme l'affirme le projet de Livre Blanc qu'un écart important se maintiendra inévitablement avec la province ; de même qu'il est vrai d'affirmer que jusqu'ici les emplois créés l'ont été dans l'in-

dustrie. Mais c'est là un constat de situation qui ressort de l'analyse de l'évolution récente. Or dans l'optique d'une politique volontariste, il faut agir sur les situations et il est nécessaire de promouvoir une politique active de décentralisation du tertiaire. Toutefois, il conviendrait d'abord de définir quel est le "tertiaire moteur", car sous un même terme le tertiaire englobe quantité de choses (commerces, services, transports, etc.). Or, il apparaît nécessaire d'introduire une classification qui fasse ressortir la "notion de qualité" et l'effet d'entraînement sur l'économie régionale.

Sur un plan plus général nous estimons qu'un secteur tertiaire autonome - c'est-à-dire s'adressant à un marché régional et interrégional voire national ou international - se développerait grâce à la conjugaison de plusieurs facteurs essentiels :

1) Les instances nationales mettent en place, au profit du Bassin Parisien, un dispositif de décentralisation du Tertiaire analogue à celui partiellement déployé en matière de décentralisation industrielle.

2) La Région rompant avec le laisser-faire actuel, engage une énergique et coûteuse politique de structures d'accueil rendant la région attractive pour des activités tertiaires.

3) Pourquoi des représentants des régions ne seraient-ils pas intégrés dans le comité de décentralisation chargé d'accorder pour la Région Parisienne les autorisations d'implantations ou d'extensions de locaux destinés aux activités tertiaires? Ils pourraient apporter d'excellents arguments dans la détermination des choix et des conditions de décentralisation envisagées.

4) Par ailleurs en ce qui concerne les primes, le seuil des 100 emplois est beaucoup trop élevé, ce qui élimine les petites et moyennes entreprises alors que celles-ci représentent 50 % de l'activité économique du pays, si bien que la décentralisation en sera fortement diminuée. Ce seuil devrait être ramené à 20.

   Pourquoi la décentralisation de 5 affaires créant 20 emplois ne serait pas équivalente à celle d'une affaire créant 100 emplois?

5) En outre, le Livre Blanc lui-même reconnaît que l'attribution actuelle des aides est à reconsidérer.

   En effet, jusqu'à présent les mesures d'incitation n'intéressent dans la couronne que les zones les plus éloignées de Paris, le reste étant classé en zone dite "blanche" où ne s'exerce ni orientation ni contrainte, mais où en réalité la D.A.T.A.R. s'efforce d'obtenir des industriels qu'ils localisent leur établissement hors de la zone blanche. Nous estimons que le Bassin Parisien doit bénéficier de mesures d'incitation pour que la politique des centres régionaux et des secteurs d'appui soit viable. Nous ne pensons pas que les limites du Bassin Parisien doivent déterminer la définition des mesures d'aide et de dissuasion.

Par conséquent, compte tenu de ces propositions, il semble prématuré de conclure comme le fait le projet (p. 52), que l'on "ne peut attendre de la décentralisation une modification fondamentale" du partage des fonctions d'innovation et de décision de PARIS.

Cette attitude un peu hâtive illustre à certains moments l'optique par trop parisienne du projet.

Il est par ailleurs affirmé que "la croissance des activités tertiaires suppose l'existence d'un substrat industriel important". Il est trop tôt pour être aussi catégorique. On peut également se demander si l'existence d'un "Tertiaire supérieur" (recherche, université, etc.) ne peut pas susciter certaines implantations, et s'il ne peut pas précéder un certain développement industriel. Des études sont en cours qui vont permettre de préciser cette question mais en tout état de cause, il convient d'appuyer toute conclusion sur une étude des motivations du choix de l'implantation de certaines activités tertiaires de manière à tenter de lever les obstacles actuels.

Sur le plan plus général de la stratégie de développement, une politique active en matière d'infrastructures est certes génératrice d'implantations et dans ces conditions précède le développement. Mais comme le démontre A.O. HIRSCHMANN dans son étude "Pour une stratégie de développement" la présence d'industries et une incitation efficace pour les implantations suscitent la mise en place d'infrastructures et entraînent un processus cumulatif de développement.

LES ACTIONS (p. 53)

Nous souscrivons pour l'essentiel aux mesures préconisées notamment en ce qui concerne la carte des aides. Nous souhaitons qu'elle soit revue comme cela est proposé car le Bassin Parisien doit pouvoir bénéficier des mesures d'incitation prévues par les textes actuels.

Les objectifs généraux fixés par ailleurs emportent notre adhésion.

Nous ajoutons néanmoins que dans chaque Région s'impose l'élaboration d'un tableau d'échanges inter-industriels qui permettrait d'appréhender la valeur ajoutée réelle de chaque unité économique et d'imprimer à l'industrialisation des régions les orientations souhaitables dans le cadre d'une politique commune d'aménagement.

Il conviendra également de dresser une carte industrielle dans chaque Région qui permettra de définir et d'orienter les efforts vers les pôles les mieux placés.

Ainsi, en dehors de ces différentes remarques, les principes énoncés dans ce chapitre II, à savoir :

- organiser l'information des chefs d'entreprise et développer les structures d'accueil,
- que soit disciplinée la localisation des activités dans le Bassin Parisien,
- que soit concentrées sur les centres urbains et les zones de développement préférentiel les implantations d'établissements publics et privés,
- que l'orientation des implantations devrait se faire de plus en plus par le moyen d'incitations plutôt que par des contraintes,

rencontrent notre entière approbation.

DEUXIEME PARTIE : III – L'ORGANISATION URBAINE

Le recensement de 1968 fait apparaître que 55,5 % de la population sont déjà concentrés dans les communes urbaines de la Région. Les taux de croissance des grandes agglomérations urbaines de la Région sont importants et, ceux de TOURS, ORLEANS, BLOIS et CHARTRES, dépassent celui de PARIS (à savoir respectivement : + 22,5 %, + 18,7 %, + 25,5 %, + 21,4% par rapport à 1962).

Selon le schéma d'armature urbaine (1965) la population sera ventilée comme suit en 1986 (dans la Région Centre) :

- population urbaine : 65,1 %
- population rurale : 34,1 %

Dans 20 ans, par conséquent, plus des 2/3 de la population vivront dans des communes urbaines. C'est dire avec quelle attention particulière, il faudra considérer le phénomène d'urbanisation dans notre Région.

L'AMENAGEMENT DES GRANDES VILLES

Nous regrettons le caractère par trop imprécis à certains endroits du projet de Livre Blanc. C'est ainsi par exemple que pour le paragraphe "l'aménagement des grandes villes" (page 61) sont passées en revue différentes possibilités d'aménagement pour adapter le centre à la croissance démographique et développer la cité dans l'espace. Or, nos villes se trouvent à un certain point d'évolution qui constitue une situation de fait de laquelle doit partir toute analyse ou tout parti d'aménagement. Comment ne pas se sentir mal à l'aise si les fonctions urbaines n'étaient pas définies avant même que ne soient esquissés les principes d'aménagement ? En matière d'organisation urbaine, il est clair que l'analyse des contraintes physiques; géographiques, économiques permettront de circonscrire les fonctions probables des villes dans un avenir proche ou lointain. De même, la hiérarchie des fonctions urbaines est en elle-même un indicateur essentiel pour hiérarchiser le développement respectif des villes compte tenu des impératifs généraux de la stratégie d'aménagement.

LE CENTRE VILLE

D'autre part, en ce qui concerne l'aménagement du centre ville nous observons, et le Livre Blanc le souligne, à ORLEANS et à TOURS, un éclatement du centre ville vers la périphérie qui se traduit par l'implantation d'établissements importants (bureaux ou commerces).

C'est un phénomène très important et, certes, comme le souligne le projet, il est difficile d'en mesurer les conséquences encore. Mais c'est au niveau du schéma d'aménagement que devra être esquissée une analyse qui tenterait de mettre en lumière les perspectives qui pourraient être ouvertes par cette évolution. Car peut-être est-ce là une solution possible au drame des "centres villes". De même que la stratégie d'accueil aux entreprises tertiaires peut trouver une orientation tout-à-fait différente. De vastes complexes autonomes pourraient voir le jour à la périphérie qui pourraient ainsi comprendre des unités commerciales, industrielles, tertiaires et des zones d'habitation.

Sur un plan plus particulier, des expériences réalisées à TOURS et à ORLEANS doivent être tirées des conclusions. L'expérience de la Source à ORLEANS en matière d'urbanisation satellite doit être approfondie pour rendre compte des conséquences générales et sociologiques de l'opération.

A TOURS "l'opération Rives du Cher" qui devrait entraîner la création de dix-huit mille logements sur les Rives du Cher dans une quinzaine d'années portera la population de ce "quartier satellite" à environ soixante mille personnes. Le problème du centre ville se trouve alors posé en des termes aigus. Il semble que si la gare n'était pas déplacée, nous assisterions à une asphyxie progressive du centre ville. Il est urgent de récupérer du terrain central.

LES VILLES PETITES ET MOYENNES

Nous avons noté la proposition suivante (p. 66)... "Il sera nécessaire de poser la question d'un maintien des taux de croissance dans des limites raisonnables afin d'éviter que le développement ne s'accompagne de déséquilibre, notamment pour les villes proches de la Région Parisienne comme CHARTRES, DREUX, BEAUVAIS, MONTARGIS, par exemple".

CHARTRES, DREUX, MONTARGIS appartiennent à la Région Centre et font preuve d'un dynamisme important. Une politique de freinage est absolument incompatible avec les possibilités d'expansion que connaissent tout naturellement ces villes au centre de leur zone d'influence.

Ceci d'autant plus qu'au moment où l'on envisage la création de villes nouvelles, il faut noter l'économie considérable que l'utilisation de certains centres déjà existants peut réaliser. Si on leur en donnait les moyens, des "villes anciennes" comme CHARTRES, DREUX ou MONTARGIS par exemple, pourraient être aussi des "villes nouvelles". D'autant plus que l'appréciation du Livre Blanc ne correspond pas du tout à la stratégie régionale que nous évoquons plus loin.

LES VILLES NOUVELLES

Le problème des villes nouvelles a déjà fait couler beaucoup d'encre et il n'est pas dans notre intention d'alimenter une quelconque polémique. Toutefois, afin de clarifier le débat, il semble utile de formuler les observations suivantes :

1) Il apparaît indispensable de fixer un seuil de développement optimal à partir duquel il sera nécessaire de reporter la croissance sur d'autres centres moins peuplés. Ceci afin de conserver aux villes une échelle humaine et éviter la désertification de l'espace rural. Mais en tout état de cause, la progression doit se faire compte tenu de la hiérarchie du réseau urbain et partant des villes existantes. La création de villes nouvelles ne s'imposerait que si les communes urbaines atteignaient un certain degré de saturation. De plus, la répartition démographique sera fonction de la répartition probable des activités économiques.

2) Dans la perspective d'une politique des villes nouvelles, compte tenu de l'observation précédente, celles-ci ne doivent pas devenir de grands centres d'emplois car l'équilibre serait faussé tant au niveau des régions que pour l'ensemble du Bassin Parisien.

3) Par ailleurs, il semble évident qu'une mise en place des villes nouvelles doit s'appuyer sur les études qui seront élaborées dans les régions et qui auront défini un schéma de développement des communes urbaines. C'est ainsi que dans le cadre de la Région Centre il conviendrait de ne pas trop concentrer l'essentiel de l'effort sur les deux seuls centres régionaux TOURS et ORLEANS, mais de faire porter l'étude sur une structure qui com-

prendrait un nombre plus grand de villes d'une certaine importance et qui feraient fonction de relais. Déjà de grandes lignes se dessinent. En raison du quadrillage naturel que le cours des vallées confère à la Région Centre il est possible d'envisager une répartition géographique des éléments moteurs de développement sur certains axes préférentiels s'inscrivant dans un schéma qui met en valeur trois zones à caractéristiques différentes mais complémentaires :

a) la zone d'appui de la Loire-Moyenne est considérée sans réserve comme l'axe majeur d'industrialisation axiale et non plus polaire. La zone urbaine TOURS-BLOIS-ORLEANS est appelée à constituer un ensemble économique déterminant pour le développement de toute la Région.

b) la partie Nord de la Loire réunit toutes les conditions pour bénéficier d'une politique d'accompagnement. L'axe CHARTRES-DREUX ainsi que le pôle de MONTARGIS sont bien placés pour tirer profit du desserrement parisien et ordonner la croissance de la zone située entre la Région Parisienne et la Loire-Moyenne.

c) la partie Sud de la Loire doit appuyer son développement industriel sur l'axe CHATEAUROUX-BOURGES en y développant des zones d'attraction et en y créant simultanément des infrastructures d'accueil.

Il convient de signaler l'opportunité d'adapter autant que possible la taille des entreprises à la taille des villes.

C'est à partir de la constitution d'une véritable armature industrielle et urbaine que certaines disparités pourront être réduites et un processus d'entraînement mis en œuvre. Il va donc de soi que nous ne pourrons pas dans "l'optique Bassin Parisien" exclure l'Indre et le Cher de notre stratégie régionale de développement, ce qui évidemment milite en faveur de l'insertion de ces deux départements dans le Bassin Parisien.

4) Peut-être est-il bon d'attendre la publication des Livres Blancs et des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme, que les principales communes urbaines auront réalisés, et les schémas élaborés par les zones d'appui, pour que le dialogue puisse s'instaurer utilement "faits et arguments à l'appui". Il est dangereux de vouloir assigner au schéma qui suivra le Livre Blanc la prétention de vouloir déjà tout envisager sans motivations fondamentales. D'ailleurs le Livre Blanc admet lui-même que les projets futurs ne doivent être "mis en chantier" qu'après leur justification complète.

En définitive, il importe que le Livre Blanc précise dans le futur schéma tous ces points en s'appuyant sur une étude des structures plus que sur des principes encore un peu trop théoriques. D'ailleurs, les directives d'aménagement risquent de s'en trouver diversifiées selon que l'on a affaire aux zones surpeuplées ou souspeuplées.

Par ailleurs, sur un plan tout-à-fait général, il serait souhaitable que les actions à mener dans les centres régionaux soient définies en tenant compte de la superposition de rayonnement qui peut engendrer une rivalité entre les villes, obstacle à l'expansion (par exemple, les actions à mener sur Tours et Orléans). Il conviendra de marquer avec plus de vigueur la nécessité de renforcer la spécialisation des pôles régionaux et par voie de conséquence leur complémentarité. La chance des centres régionaux n'est pas de devenir une capitale à échelle réduite dans tous les domaines, mais plutôt une capitale dans certaines activités particulières.

DEUXIEME PARTIE : IV – LES RESEAUX DE TRANSPORT

Notons que les problèmes de la téléinformatique et des télécommunications ne font pas l'objet d'une véritable analyse dans le projet. On sait pourtant la place qu'ils occupent dans la vie économique et c'est ce qui explique notre grande surprise.

Toutefois, nous avons apprécié les analyses remarquables relatives :

- à l'évolution technologiques des transports
- à la politique des transports dans le Bassin Parisien,
- aux transports routiers, aériens et fluviaux.

Nos remarques tendront le plus souvent à illustrer concrètement les principes développés dans le projet et s'appuieront sur les propositions du groupe de travail régional "Transports et Communications" en vue du VIe Plan.

TRANSPORTS ROUTIERS

Nous adhérons tout-à-fait aux principes selon lesquels il faut à la fois améliorer les relations avec PARIS et faciliter les relations avec les univers extérieurs pour renforcer la cohésion interne des Régions. Dans cette perspective, nous souhaitons que dans le futur plan directeur routier et autoroutier de la France soient inscrits dans les liaisons primaires :

- un axe autoroutier du Val de Loire NANTES-ANGERS-TOURS-BLOIS-ORLEANS,
- un axe Est-Ouest passant par CHATEAUROUX-BOURGES,
- un grand axe routier NANTES-LYON,
- la rocade ROUEN-CHARTRES-ORLEANS,
- la rocade CAEN-LE MANS-TOURS,
- la route VIERZON-CHATEAUROUX-LIMOGES dont le trafic semble justifier la création d'une autoroute.

RELATIONS FERROVIAIRES

Toutes les difficultés résultant de l'inadaptation des horaires et de l'insuffisance des fréquences sont remarquablement analysées et notamment pour TOURS et ORLEANS dans le cadre des liaisons intra-régionales. Dans cette optique nous souhaitons également qu'une plus grande attention soit portée aux lignes transversales notamment :

NANTES-TOURS-LYON
ORLEANS-LYON
et ROUEN-CHARTRES-TOURS

où les horaires et les fréquences sont aussi défectueux que les vitesses moyennes.

Par ailleurs, la S.N.C.F. pourrait procéder à un examen détaillé et serré de chacune des sections intéressant la Région, pour voir s'il est possible d'y établir une desserte fréquente et rapide dans de bonnes conditions de rentabilité.

Il est souhaitable d'étudier d'abord les liaisons de chaque chef-lieu de département vers ORLEANS, puis vers TOURS, puis les lignes de TOURS à ANGERS et NANTES, de TOURS vers LE MANS et CAEN, de TOURS à BOURGES.

TRANSPORTS PAR VOIE D'EAU

La Région ne bénéficie de possibilités de transports par voie d'eau que pour sa partie orientale. Les prix obtenus, notamment pour l'expédition des céréales vers les ports de la Mer du Nord, la Belgique et la Hollande, sont plus bas que ceux de tout autre moyen de transport.

L'amélioration et l'entretien de cette voie navigable, canal latéral de la Loire, canal de Briare et canal du Loing, sont donc d'un grand intérêt pour la Région et pour le Bassin Parisien.

DESSERTE AERONAUTIQUE

Pour préparer l'avenir et entrer dans la voie d'une amélioration des liaisons des Régions avec les autres régions françaises un peu éloignées, il convient :

1/ de veiller soigneusement à conserver à proximité de chacun des chefs-lieux de département, et malgré la poussée de l'urbanisation, un terrain d'aviation suffisamment grand pour les lignes régulières et protégé par des règles adéquates de servitudes. A côté des villes moyennes, il convient de créer ou de maintenir un terrain susceptible d'être emprunté par les avions d'affaires.

2/ d'adapter au fur et à mesure chacun de ces terrains au trafic qui paraît possible, par mise en place d'aide à la navigation aérienne comme par le revêtement, l'allongement ou l'élargissement des pistes.

3/ d'encourager la création de lignes nouvelles par des subventions sous forme de garanties de recettes, subventions qui pourraient être assurées par une concertation entre l'Etat, les Chambres de Commerce et d'Industrie et les collectivités locales.

CONSIDERATIONS GENERALES

Les temps perdus dans la traversée des villes ou pour l'entrée dans celle-ci représentent une part croissante des temps consacrés aux déplacements totaux, et, même en tenant compte ici de la seule question des

déplacements à moyenne distance, et sans aborder la circulation urbaine, on est conduit à penser qu'une plus grande part des efforts financiers doit être consacrée aux travaux en milieu urbain ou à proximité des villes, qu'il s'agisse des déviations, des pénétrantes ou des simples traversées.

En rase campagne l'engouement pour les autoroutes ne doit pas faire oublier la nécessité tout aussi urgente d'aménager les routes existantes ou de construire des routes nouvelles. Le péage entraînera sans doute une certaine fluidité du trafic sur les autoroutes.

Afin que ne s'accroisse pas le retard déjà pris dans la satisfaction des besoins de circulation, il paraît nécessaire d'établir pour les routes de rase campagne un programme d'aménagements de capacités à réaliser en 15 ans (objectifs 1985) et de définir la cadence à prendre dès le VIe Plan.

Hormis ces différentes considérations, nous souscrivons aux propositions énoncées dans le projet de Livre Blanc.

DEUXIEME PARTIE : V — L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Il est à remarquer que si l'enseignement supérieur est abondamment traité, l'enseignement du premier degré, l'enseignement secondaire et l'enseignement technique ne sont pas évoqués. C'est une lacune grave et incompréhensible.

1/ LES UNIVERSITES ET LEUR REGION

•La fuite des étudiants

Dans l'Académie d'ORLEANS, 56,6 % des étudiants seulement sont originaires de la Région. Malgré la réglementation actuelle, il y a une fuite "géographique" des étudiants vers la Région Parisienne.

Tout doit être mis en œuvre pour que les étudiants puissent trouver sur place ce qu'ils vont chercher à PARIS et essentiellement un environnement culturel de qualité dont PARIS ne doit pas avoir le monopole. Cet aspect n'a pas été suffisamment développé dans le projet de Livre Blanc.

Dans ces faits, le problème des liaisons intra-régionales joue un rôle important et c'est ainsi que l'insuffisance des liaisons entre l'Eure-et-Loir et TOURS et ORLEANS, par exemple, entraîne pour des étudiants l'impossibilité d'y poursuivre leurs études et en fait vont à PARIS.

Il importe que soient réalisées, dans les plus brefs délais, des liaisons rapides et faciles entre tous les points de la Région et ces deux pôles universitaires.

•Des universités au service de leur Région

Le projet de Livre Blanc souligne que les centres universitaires de la couronne n'ont pas réussi à devenir les points d'animation que leur fonction aurait dû susciter. Ce qui est vrai pour la vie urbaine et c'est pourquoi

la formule du logement en campus devra progressivement être abandonnée au profit de résidences universitaires insérées dans la trame urbaine.

Mais cela est vrai en ce qui concerne la vie économique régionale et le Livre Blanc le souligne très nettement en souhaitant le développement des relations des centres universitaires avec les milieux industriels. Les corrélations d'activités qui doivent exister entre l'université et les industries imposent la recherche d'une meilleure répartition des activités universitaires , les tâches spécifiques réservées aux diverses facultés devant favoriser autour d'elles les concentrations d'établissements de secteurs déterminés. L'action ainsi entreprise en faveur de l'enseignement, de la formation professionnelle à tous les niveaux et de la recherche sera particulièrement précieuse pour notre industrie. C'est alors que des liens organiques pourront être créés entre la recherche fondamentale et la recherche appliquée.

A court terme, étant donné l'ampleur de la tâche et les retards existants, il est indispensable que les efforts soient concentrés sur le développement des centres universitaires existants. Il n'y a pas d'enseignement supérieur possible sans puissants moyens de recherche et de documentation et sans une taille minimum qui permette d'atteindre la "masse critique de matière grise" d'où peut jaillir le progrès qui suppose aujourd'hui la confrontation permanente des diverses spécialités.

A moyen terme, la complémentarité des villes de la Région doit être recherchée par la mise en place d'implantations universitaires qui soient le reflet des activités économiques de la Région.

2/ UNE POLITIQUE UNIVERSITAIRE DU BASSIN PARISIEN

C'est évidemment une idée que nous soutenons ardemment. La politique des Universités de PARIS et de la couronne doit être pensée au niveau de l'ensemble du Bassin Parisien en recherchant des complémentarités et des spécialisations. C'est qu'en effet une telle politique aurait l'avantage de créer un mouvement de mobilité des étudiants différent du mouvement traditionnel vers PARIS.

Néanmoins, une fois les problèmes soulevés, doivent être apportées des orientations propres à les résoudre. Nous le souhaitons vivement pour le schéma d'aménagement.

D'autre part, pourquoi ne pas mettre en place une politique de desserrement universitaire de la même manière qu'a été organisé le desserrement industriel ?

Pour terminer et sur un plan général, nous attendons du schéma des mesures précises qui concrétiseraient toutes les analyses, remarquables dans l'ensemble, contenues dans ce chapitre sur l'enseignement supérieur. Des propositions concrètes ont été faites dans le cadre de la préparation du VIe Plan et il ne semble pas opportun d'y revenir.

DEUXIEME PARTIE : VI – LES LOISIRS – VII – LES RESSOURCES RARES

1/ LES LOISIRS

Un canevas assez général nous est proposé et les éléments d'une politique des loisirs sont esquissés.

Ne peut-on pas proposer qu'en ce qui concerne les équipements culturels l'accent soit mis davantage sur leur importance et leur rôle dans les centres régionaux du Bassin Parisien? Si l'on veut faciliter l'implantation des cadres industriels et commerciaux et la venue volontaire des étudiants, les villes de province doivent pouvoir offrir en toutes matières des spectacles de qualité dans des cadres agréables et fonctionnels dont il n'y a aucune raison que la capitale ait le monopole.

Nous insistons sur la nécessité de reconnaître aux équipements culturels, en leur sens le plus large, une priorité plus grande pour le VIe Plan afin de favoriser la vocation exceptionnelle de la Région Centre à être une terre de culture, de tourisme et de détente.

Pour favoriser le développement des activités culturelles, il convient de souligner que la diffusion de la culture doit nécessairement être accompagnée d'une initiation permanente qui rende apte à la recevoir. La multiplication des bibliothèques, discothèques, cinémas de qualité, expositions, musées, maisons de la culture, etc. serait insuffisante si la population y demeurait insensible.

Aussi bien, si il faut développer et protéger le patrimoine culturel, il importe que chacun y soit attaché.

D'une manière générale les propositions concernant les loisirs sont classiques et manquent "d'agressivité". L'aménagement des loisirs conçu pour l'ensemble des habitants du Bassin Parisien et non plus pour la seule capitale doit avoir l'ambition de promouvoir une politique européenne et internationale. Il faut innover et rénover en matière de tourisme. De plus en plus les formes de tourisme suivantes seront appelées à une grande expansion : le tourisme de groupe, le tourisme de week-end avec forfait.

En ce qui concerne les zones d'aménagement des loisirs nous souhaitons que dans le cadre de la mise en valeur de la Sologne, soit sérieusement envisagée la création d'un parc naturel régional.

2/ LES RESSOURCES RARES

Nous rejoignons sur tous les points les propositions formulées dans le chapitre et nous les approuvons pleinement.

CONCLUSIONS GENERALES

Un document critique peut souvent laisser l'impression désagréable d'une agressivité injustifiée.

Il convient d'estimer ce travail dans ses justes intentions ; il a pour seule ambition d'apporter des éléments complémentaires au projet qui est pour l'essentiel remarquable.

Nos différentes remarques ne réduisent aucunement les qualités du "projet de Livre Blanc du Bassin Parisien" dont nous avons souligné dès le départ la grande valeur.

PICARDIE

AVIS

Le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, par le champ géographique qu'il couvre et compte tenu de la nécessité vitale pour la France de desserrer la Région Parisienne, stricto sensu, appelle, d'une part, des considérations générales relatives à l'aménagement du territoire français et conduit, d'autre part, à formuler des observations spécifiques relatives à la Région de Picardie.

I – L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

1) Les aspects politiques et administratifs

Trois siècles de centralisation, l'empreinte institutionnelle de Napoléon 1er, l'hégémonie de Paris, ont provoqué un déséquilibre grave entre la Région Parisienne et le restant du territoire français. La nécessité d'un aménagement rationnel de ce territoire n'a été reconnue officiellement qu'il y a une vingtaine d'années. En faisant abstraction de quelques actions éclatantes de décentralisation et de la régionalisation intervenue timidement à la suite des décrets du 14 mars 1964, il importe de noter qu'aucune solution d'ensemble n'a été apportée jusqu'à présent à ce problème qui épouse une envergure nationale. Aussi convient-il de se féliciter de la constitution d'un groupe interministériel d'aménagement du Bassin Parisien qui a élaboré un projet de Livre Blanc du Bassin Parisien. Il convient certes, aussi de constater positivement les phases consultatives aux échelons départementaux et régionaux qui ont été engagées à cet effet. Mais quels critères présideront à la sélection, voire au choix des avis fort nombreux qui auront été formulés et qui, inévitablement, porteront l'empreinte de la défense des intérêts locaux ou régionaux ? Il faut espérer que cette vaste consultation à laquelle il est procédé ne sera pas "corrigée" par l'audience parisienne dont bénéficient des personnalités politiques de certaines régions par opposition à d'autres sphères géographiques.

2) Absence d'une authentique politique d'aménagement du territoire

Le monde actuel est en pleine mutation, l'influence du progrès technique se fait chaque jour sentir davantage, les contraintes qu'il entraîne sont de plus en plus accentuées. S'agissant de l'aménagement du territoire et plus spécialement du Bassin Parisien, il importe d'emblée d'esquisser l'an 2000. Considéré sous cet angle, le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien constitue davantage une projection tendancielle du passé qu'une articulation raisonnée, mais futuriste de ce que pourrait être l'image de la France dans trois décades. D'ailleurs pour être réaliste, l'Administration française dispose-t-elle des moyens suffisants pour faire face à une tâche aussi gigantesque ? Quoiqu'il faille maximiser la possibilité de choix personnels à offrir à la population active actuelle et future, une politique de réaménagement du Bassin Parisien ne peut se concevoir dans le cadre des structures administratives actuelles. Il va sans dire que seule une politique nouvelle, foncièrement différente de celle pratiquée jusqu'à ce jour, peut être à même d'apporter une solution au problème majeur qui consiste à limiter la croissance de la Région Parisienne au bénéfice des régions avoisinantes dont il convient d'accélérer le processus du développement économique par des mesures incitatives dans le cadre d'une institution "ad hoc" dotée des moyens à la mesure de la tâche à résoudre.

3) Carences juridiques

Une politique d'aménagement du territoire, si concertée soit-elle et quelle que soit la dimension de la consultation à laquelle il est procédé à ce sujet, ne peut être pratiquée valablement avec toutes les conséquences positives qui doivent en résulter que si le problème juridique suivant est résolu : la croissance des villes françaises et la croissance de Paris et de sa région n'ont pu s'effectuer de façon harmonieuse au cours de ces vingt dernières années, faute de plan d'urbanisme à force juridique contraignante. Par comparaison aux Pays-Bas ou à la République Fédérale d'Allemagne, la France a un retard considérable à rattraper en ce domaine. En attendant, ce retard est générateur de gaspillages multiples. Enfin, un aménagement du Bassin Parisien ne peut être conçu qu'en fonction d'un schéma directeur d'urbanisme de Paris et de la Région Parisienne qui, sur le plan juridique, devrait s'imposer à toutes les autorités politiques et administratives. La récente remise en cause dudit schéma est regrettable car, non seulement un temps précieux est perdu de la sorte, mais encore l'anarchie risque de s'installer en l'absence d'un plan d'urbanisme au sens authentique du terme. Il est permis de constater, entre parenthèses, que ce qui est valable pour Paris doit l'être aussi pour les autres villes françaises et plus particulièrement pour les capitales régionales. Citons un exemple : l'urbanisme commercial fait entièrement fausse route en France à l'heure actuelle et il ne peut plus y être remédié par voie de circulaires (comme par exemple la circulaire interministérielle du 29 juillet 1969 relative à la place de l'équipement commercial dans le développement urbain). Bref, une politique d'aménagement implique d'abord une politique d'urbanisme et en premier lieu, en ce qui concerne la Région Parisienne, il importe de repenser complètement l'arsenal juridique pour pouvoir faire face au remodelage du paysage urbain en fonction de l'avenir.

Pour conclure sur ce point précis, il est regrettable que le cadre juridique et le dimensionnement humain du Paris futur n'aient pas été définis avec précision, car il importe de souligner l'interdépendance de la Capitale et du Bassin qui l'entoure.

4) Motivations économiques

La croissance de Paris devrait être freinée à tout prix et le seuil maximum de population en l'an 2000 devrait être fixé avec plus de précision, non seulement pour des raisons tenant à l'urbanisme (à supposer que la carence sus-évoquée ait pu être comblée), mais aussi et surtout pour des raisons économiques.

Il est certain que le coût des infrastructures et des équipements collectifs par tête d'habitant est une fonction globalement croissante du nombre d'habitants de l'agglomération qui reçoit les infrastructures. L'illustration statistique de cette loi ne peut être que partielle étant donné le nombre de paramètres dont il convient de tenir compte (une société française d'envergure internationale a dû renoncer à l'application de cette loi statistique en ce qui concerne la Région Parisienne). En ce qui concerne les équipements urbains (voirie, communications, viabilité, eau, à l'exception des grandes infrastructures universitaires, hospitalières, etc.), le coût par habitant est 2,5 fois plus élevé dans l'agglomération parisienne que dans une ville provinciale de 100.000 habitants. Le coût des infrastructures de Paris par tête d'habitant atteint donc un seuil qu'il ne faudrait pas dépasser car, du point de vue macro-économique, il représente un prélèvement excessif sous quelque forme que ce soit du revenu national aux dépens de la collectivité nationale.

Le premier défaut donc du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien réside dans le fait qu'il ne peut s'appuyer sur le schéma juridique définitif concernant Paris.

5) Valeur juridique du document définitif à élaborer

Des remarques analogues de caractère juridique peuvent être formulées quant au futur Livre Blanc du Bassin Parisien. Il est certes dit que les orientations fondamentales en la matière auront "valeur de directives nationales d'aménagement du territoire". Pareille formulation n'implique aucun engagement juridique et ce qui s'est produit au cours des dernières années quant au schéma directeur d'urbanisme de la Région Parisienne risque donc également de se produire en ce qui concerne les régions faisant partie du Bassin Parisien.

Il serait malséant de contester la nécessité de l'effort de réflexion de longue haleine qu'il importe de fournir pour parvenir à un meilleur équilibre du Bassin Parisien par opposition à la Région Parisienne et il est répété qu'il y a lieu de se réjouir de la consultation entreprise à ce sujet. Mais il convient d'esquisser, par-delà le futur Livre Blanc, un document qui aurait une valeur juridique supérieure à celui-ci et qui serait à l'abri des aléas politiques de toute nature. Le projet de Livre Blanc insiste sur la nécessité de créer une instance permanente d'informations réciproques, de dialogue et de concertation réunissant les responsables du Bassin Parisien (p. 26 et 27). Le dialogue est indispensable. Il faut aboutir d'abord à une synthèse cohérente. Mais il faut conduire ensuite à des conclusions concrètes dont l'intérêt général devrait être incontesté. D'ailleurs, si une instance interrégionale peut être créée, il reste encore à définir sa composition, son rôle, ses pouvoirs de décision. Il va sans dire que la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Picardie est entièrement disposée à apporter sa contribution en la matière pour œuvrer dans le sens d'un aménagement rationnel de la Picardie.

II – CONSIDERATIONS PARTICULIERES RELATIVES A LA PICARDIE

1) Le rôle de l'O.R.E.A.V.

Le véritable rôle de la Picardie n'a pas été bien perçu par les auteurs du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien qui ne dissimulent pas leur parti pris en faveur de la Basse-Seine et de la vallée de la Loire-Moyenne. Celle-ci bénéficie d'une "image de marque", alors que l'O.R.E.A.M., qui y a été récemment installée, n'a encore publié, sauf erreur, aucun document jusqu'à ce jour.

Le Livre Blanc de l'O.R.E.A.V. qui vient de paraître en porte inévitablement les traces, car, en bonne logique, celui-ci aurait dû être le complément détaillé du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien en ce qui concerne une sphère géographique nettement déterminée. Ce dernier document ignorant trop les données naturelles et économiques de la Picardie, les auteurs du Livre Blanc de l'O.R.E.A.V., n'ayant pu se situer véritablement par rapport au Bassin Parisien, ont dû opter pour un niveau de cadrage différent : le niveau européen. Or, le problème n'est pas à poser en termes de choix entre les deux niveaux, étant donné que la zone géographique de l'O.R.E.A.V. devrait bénéficier et de la politique de desserrement du Bassin Parisien et des effets induits résultant de la proximité du complexe industriel qui s'étend de la Belgique jusqu'à la Ruhr.

2) Le rôle de la Picardie

Le véritable rôle de la Picardie n'a pas été bien perçu. La faible densité de population (81 habitants au km^2) devrait désigner notre région comme une zone d'accueil privilégiée. Cette vocation est encore accentuée par la situation géographique qui place la Picardie entre le Nord et la Région Parisienne d'une part, la Grande-Bretagne et l'axe rhénan d'autre part. L'inévitable politique de desserrement de la Région Parisienne et les problèmes économiques de reconversion qui caractérisent le Nord-Pas-de-Calais devraient se traduire par des choix

économiques en faveur de la Picardie. Telle n'est malheureusement pas l'optique parisienne qui estime (p. 25) qu' "il n'y a pas encore de villes importantes ni de grosses concentrations industrielles dans la vallée de l'Oise et de l'Aisne". C'est là une affirmation sommaire qui demande pour le moins à être révisée et nuancée. Il importe cependant d'encourager au premier chef le développement des centres urbains secondaires afin de mieux étoffer l'armature urbaine de la Picardie.

Il y a lieu, en outre, de s'insurger contre le renforcement des mesures qui est préconisé pour contrôler la croissance du Sud de l'Oise. Par ailleurs, il est difficile de comprendre pourquoi il conviendrait de freiner éventuellement la croissance de Beauvais qui s'est effectuée de manière remarquablement rapide, mais dont le rythme harmonieux devrait être tout aussi remarqué. Pareille suggestion reflète bien, par son contenu, l'optique parisienne qui a présidé à la rédaction du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien qui donne l'impression d'avoir été conçu pour mieux permettre à la région parisienne de se déconcentrer dans le cadre du contexte parisien, alors qu'il eût fallu définir, en ce qui concerne la Picardie, une véritable politique de desserrement du Bassin Parisien au profit de notre région. C'est là un paradoxe fondamental qu'il convient de souligner.

3) La capitale régionale

Une région n'existe véritablement que si elle est animée et articulée par sa capitale régionale. Or, la ville d'Amiens est reléguée au dernier rang dans l'ordre des priorités en compagnie du Mans et de Troyes, ce qui semble prouver que les avantages de la situation géographique d'Amiens et la spécificité de ses perspectives n'ont pas été appréciées à leur juste valeur. Il est inconcevable que l'on puisse parler de rayonnement strictement local à propos d'Amiens ainsi que de la nécessité d'augmenter l'attractivité pour les entreprises (p. 26). En effet, de nombreuses industries se sont implantées sur la grande zone industrielle d'Amiens. Ce ne sont ni des industries de base, ni des industries de pointe, mais des industries de croissance rapide et régulière liées directement à une consommation en expansion continue. Les quinze entreprises installées sur la zone industrielle et qui emploient ensemble six mille salariés prévoient un accroissement global de leurs effectifs de l'ordre de 50 à 100 % en cinq ans. Il est erroné d'affirmer, dans ces conditions, que le substrat industriel nécessaire à la croissance du secteur tertiaire fait défaut (p. 49), car ce substrat industriel s'est précisément constitué à Amiens avec une intensité suffisante au cours des dix dernières années pour permettre à la capitale régionale d'alimenter la nécessaire phase actuelle de développement du secteur tertiaire.

4) Modification du régime des aides.

Le développement du tertiaire pourrait être amélioré et accéléré en Picardie par la modification du régime des aides au développement régional, car ce facteur est très souvent déterminant dans le choix de la région à adopter. Ces aides devraient être beaucoup plus liées à la nature des activités, ce qui pourrait permettre très précisément de développer le tertiaire dans notre région. Le dynamisme dont la capitale régionale a fait preuve impliquerait, en l'état actuel de la politique gouvernementale de redistribution d'une partie du produit national, qu'un effort particulier soit entrepris par les pouvoirs publics afin que les équipements publics puissent accompagner la croissance de la ville d'Amiens dans la mesure où les administrations centrales compétentes désirent pratiquer une authentique politique de desserrement du Bassin Parisien. Les preuves en la matière n'étant pas fournies de manière évidente par le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, il conviendrait, au moins dans une première phase, de rattraper rapidement les retards accumulés au cours du Ve Plan en ce qui concerne les investissements publics et d'augmenter substantiellement, au cours d'une seconde phase, les dotations budgétaires et les possibilités de recours à des sources de financement bonifiées en vue de la construction de logements sociaux. Il est anormal, de surcroît, que la Picardie soit la seule de toutes les régions de programme à n'avoir pas reçu la moindre subvention de rénovation urbaine depuis 1960.

5) L'impact de l'aéroport de Paris-Nord

L'absence de données suffisamment précises rend impossible, en l'état actuel de la question, la détermination de l'impact qui résulte de la mise en service de l'aéroport de Paris-Nord, car un tel ensemble est le support d'activités très nombreuses polarisant l'espace.

Il paraît inconcevable que la majorité des emplois tertiaires créés soient localisés dans un département autre que le Sud de l'Oise et de l'Aisne, si l'on veut éviter l'asphyxie du Nord de la Région Parisienne.

Il faut prévoir à grande échelle non seulement les zones de logements et d'accueil du personnel, mais aussi des zones d'activités industrielles et tertiaires qui peuvent y trouver des conditions très favorables. La Région située à proximité du futur aéroport de Roissy-en-France constituera une zone de transfert des sièges sociaux ou des bureaux de certaines grandes entreprises françaises ou étrangères pour lesquelles les liaisons rapides sont un facteur d'importance primordiale.

Il convient de se féliciter, à ce propos, de la constitution récente d'un groupe de travail interrégional qui se propose d'étudier les problèmes posés par le futur aéroport Paris-Nord, groupe de travail auquel la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Picardie estime devoir être associée eu égard aux conséquences économiques qui en résultent pour notre région.

6) Tourisme et loisirs

La Picardie n'est pas seulement une terre d'accueil privilégiée des entreprises. Elle bénéficie également d'une vocation touristique spécifique.

Celle-ci est d'ores et déjà évidente pour l'Aisne dont les richesses archéologiques ne sont mentionnées que pour mémoire et qui a su pratiquer, en outre, une politique touristique extrêmement diversifiée (forfaits week-end, itinéraires commentés, etc.). Il importe, en outre, de sauvegarder le patrimoine forestier actuel de l'Aisne dont la mise en valeur est déjà prévue, mais aussi celui de l'Oise auquel il convient d'imprimer des activités de loisirs appropriées. En outre, la vallée de la Somme, tant en aval qu'en amont d'Amiens et particulièrement la Haute-Somme avec ses étangs, présente une seconde potentialité touristique susceptible d'être exploitée non seulement à cause de l'intérêt qu'elle présente pour la chasse et la pêche, mais aussi par les sites qu'elle offre pour l'aménagement de zones de loisirs et de résidences secondaires. Enfin, il faut mentionner la vocation touristique de la Picardie maritime. La création d'un plan d'eau, en bordure de la mer, ouvert à des vents réguliers et puissants, s'il est conçu à l'échelle internationale, pourrait constituer un pôle attractif permettant de cristalliser le développement de stations balnéaires voisines :

- plages de sable avec leurs dunes du Nord de la baie (Quend, Fort-Mahon),
- plages de sable et de galets au Sud (Cayeux, Ault, Mers-les-Bains).

Ce parc d'eau, destiné à la plaisance, ne devrait pas, en raison de l'importance de son environnement, comprenant des marais et des marécages, constituer un handicap par rapport à l'intérêt scientifique que présente la Baie de la Somme, tant en ce qui concerne la flore que la faune. Ce serait une erreur que de considérer la région d'Abbeville comme une réserve naturelle ou un parc national car, compte tenu de la proximité du Nord-Pas-de-Calais et de la Région Parisienne, la Côte d'Opale picarde aura, dans une perspective à moyen terme, une mission touristique maritime à assurer.

Un autre problème touristique, encore sous-estimé à l'heure actuelle, est posé par la prolifération des résidences secondaires dans l'Oise. En ce domaine aussi s'impose une politique réfléchie d'aménagement du territoire, afin que l'inévitable accroissement des résidences secondaires ne se traduise pas par des implantations anarchiques au détriment d'îlots de verdure et de forêts qu'il conviendrait de préserver dans leur intégrité.

7) Le réseau routier

Les voies et moyens de communication ayant une valeur structurante particulière, il importe de les examiner en détail sous forme de propositions concrètes et constructives, afin que les itinéraires nationaux et internationaux ne soient pas seulement des voies de transit.

En ce qui concerne le réseau routier d'intérêt national en rase campagne, il importe, dans ce domaine comme dans d'autres énoncés ci-dessus, de rettraper d'abord le retard qui a été accumulé au cours du Ve Plan. En effet, les pourcentages d'utilisation (engagement des dépenses), des autorisations de programme inscrites au Ve Plan sont les suivantes (à la date du 30 septembre 1969) :

- Somme : 66 % ;
- Oise : 39 % ;
- Aisne : 31 %.

A/ Les itinéraires internationaux qui doivent irriguer la Picardie et innerver les principaux centres urbains ainsi que leur environnement rural sont au nombre de six :

1) L'axe autoroutier à destination de la Grande-Bretagne, allant de Paris à Londres par Beauvais-Abbeville-Boulogne et le tunnel sous la Manche.

2) La liaison France-Belgique-République Fédérale d'Allemagne allant de Paris à Bruxelles par Roissy-Soissons-Laon-Vervins et Maubeuge avec à Vervins un embranchement en direction de l'Allemagne Fédérale par Hirson-Dinan-Liège et Cologne.

3) La liaison France-Belgique : c'est l'actuelle autoroute A 1.

4) L'autoroute A 26 qui a vocation à être inscrite au VIe Plan, du moins dans son tracé allant jusqu'à Bouchain (près de Cambrai) et qui doit relier Calais à Bâle en passant ensuite par Saint-Quentin, Laon et Reims si l'on veut maximiser l'effet économique induit de cet axe au bénéfice du Nord de l'Aisne.

5) La liaison France-Allemagne qui, partant de Paris vers Strasbourg par le Sud de l'Aisne et Reims, désenclaverait au passage Soissons et Château-Thierry.

6) Rouen-Amiens et la Belgique (Bruxelles).

Ces 6 itinéraires internationaux reliés aux itinéraires interrégionaux rendraient à la Picardie son rôle de carrefour entre les pays de l'Ouest européen et la région de Paris et le Bassin Nord-Pas-de-Calais.

B/ Les itinéraires interrégionaux sont au nombre de 3 et leur intérêt est considérable pour notre région.

Savoir :

1) Le Havre-Rouen-Beauvais-Compiègne-Soissons-Reims et l'Est de la France.

2) Rouen-Abbeville-Calais par la RN 28 en desservant le Vimeu.

3) Creil-la vallée de l'Oise par Compiègne-Noyon et Saint-Quentin avec jonction prise de cette ville à l'autoroute Calais-Bâle. Cet itinéraire est vital pour le développement des vallées de l'Oise et de l'Aisne qui font partie de l'aire géographique de l'O.R.E.A.V.

C/ Enfin, il faut maintenir les itinéraires régionaux, structurant l'intérieur de la Picardie, de ville à ville et vivifiant les centres ruraux ainsi que les agglomérations de moins de 10.000 habitants qui sont négligées tant dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien que dans le Livre Blanc de l'O.R.E.A.V.

On citera :

— Saint-Quentin - Amiens qui reste à terminer

— Beauvais - Amiens qui sera réalisé par l'itinéraire Paris - Calais

— Laon - Amiens qui doit être aménagé d'urgence en raison de l'intense circulation actuelle sur la RN 44, si on constate que l'autoroute Calais-Bâle n'est pas prioritaire au VIe Plan.

— Compiègne - Amiens qui pourrait emprunter l'autoroute A 1 et la RN 334, mais cela exige la mise à quatre voies de la RN 35.

— Château-Thierry - Soissons - Amiens par Compiègne en utilisant la voie interrégionale Rouen à Reims.

Une variante étant possible par la RN 336 et la RN 37.

D/ Le problème des liaisons ferroviaires est le moins grave de ceux qui concernent la région. Les grandes lignes ont une desserte satisfaisante à l'exception de Paris-Hirson qui pourrait être prolongée vers Liège. Les relations entre Paris et Amiens pourront être améliorées encore si "la desserte ferroviaire cadencée" (p. 80) va être effectivement appliquée à ce réseau. Mais les liaisons internes intervilles sont ou inexistantes ou insuffisantes et comportent des horaires inadaptés. C'est le cas de la liaison Amiens-Beauvais comme celle de Paris-Reims qui dessert le Sud de l'Aisne et qui sont exploitées dans des conditions qu'on peut qualifier de dérisoires.

En ce qui concerne le mode de locomotion futur, aucune ligne d'aérotrain vers la Picardie n'est envisagée au départ de Paris. Ce n'est d'ailleurs, que lorsque la région de Paris aura défini une politique réaliste que des études pourront être envisagées.

Il conviendrait d'insister en détail sur les réseaux de transport, compte tenu de leur valeur structurante. Il est, certes, noté dans le projet de Livre Blanc qu'il importe de "favoriser la mobilité à l'intérieur des régions de la couronne pour renforcer, grâce à des liaisons satisfaisantes, les solidarités internes dans chacune des régions". C'est pour étayer cette affirmation d'intention que des propositions concrètes ont été formulées en la matière, afin de modifier le système radioconcentrique des réseaux de transport actuels.

8) Les voies fluviales

3 actions sont à envisager :

- La liaison Seine-Est ;
- La liaison Seine-Nord ;
- La liaison Canal de la Somme allant de Saint-Quentin à Saint-Valéry.

1) La liaison Seine-Est est à réaliser par le tracé Nord, les rivières Oise et Aisne constituant la voie naturelle de cette liaison et la mise au gabarit international de la Basse-Seine étant pratiquement réalisée. Ce canal au gabarit de 3.000 tonnes enrichira le Sud de l'Oise et le Sud de l'Aisne et permettra de transporter au moindre coût des produits agricoles et des productions industrielles.

2) La liaison Seine-Nord s'impose également d'urgence, le Bassin du Nord et la Belgique étant complètement isolés du Bassin Parisien et de la Basse-Seine.

En partant de Compiègne, cette voie fluviale donnerait à la vallée de l'Oise, considérée comme concentration industrielle desserrant la Région de Paris, des possibilités d'implantation de moyennes et de grosses industries dont devrait bénéficier, au premier chef, la région de Chauny-Saint-Quentin qui, de la sorte, pourrait trouver un second souffle d'industrialisation.

Ces itinéraires interrégionaux recevront l'appui et l'accord des régions voisines : la Haute-Normandie, la Champagne et le Nord-Pas-de-Calais.

3) Le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien ne fait pas mention du Canal de la Somme dont la mise au gabarit de 600 tonnes devrait être inscrite au VIe Plan.

*

* *

En guise de conclusion, retenons seulement deux notions auxquelles il convient d'imprimer un relief particulier.

1 – Une politique d'aménagement du territoire n'est pas concevable sans une authentique politique d'urbanisation. Mais celle-ci implique la mise au point de plans d'urbanisme dont on ne soulignera jamais assez l'urgence qu'il convient d'y apporter en vue de leur élaboration et de leur application.

S'il convient d'accélérer, au premier chef, la croissance en Picardie de pôles moteurs à forte diffusion de croissance, il importe aussi, eu égard à l'espace disponible, mais à la condition que des mesures appropriées soient prises en temps utile pour enrayer la spéculation foncière, de concevoir un urbanisme "aéré" qui permet à la fois au citadin de la fin de ce siècle de s'épanouir dans un paysage urbain conçu à l'échelle humaine tout en revivifiant le centre commercial de la cité qui retrouvera sa fonction "d'échanges" que ledit centre n'aurait jamais dû perdre.

2 — Le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien a instauré une phase consultative tant départementale que régionale dont il y a lieu de se féliciter. Compte tenu du rôle particulier assumé en la matière par les C.O.D.E.R. des Régions qui sont concernées par le projet de Livre Blancdu Bassin Parisien et afin d'éviter des contradictions inévitables à propos d'un sujet aussi complexe, il semblerait souhaitable d'instaurer une phase de concertation entre les différentes C.O.D.E.R. intéressées en vue d'aboutir à une synthèse finale aussi satisfaisante que possible avant qu'il ne soit procédé à la rédaction définitive du Livre Blanc du Bassin Parisien.

PARIS

RAPPORT

présenté par Monsieur POMMIER au nom de la Commission de l'Aménagement Régional et de la Commission des Voies et Moyens de Communication.

INTRODUCTION

En matière d'aménagement du territoire, le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien constitue une initiative nouvelle et originale. Pour la première fois le développement futur des régions limitrophes de l'agglomération parisienne est envisagé au niveau de l'ensemble spatial élargi du Bassin Parisien.

Cette approche globale permet de replacer dans une perspective plus vaste, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, dont le périmètre d'étude n'englobait qu'une zone relativement restreinte, définie administrativement par un ensemble de huit départements.

La Région Parisienne subit, de la part de la capitale, une influence dominante directe. Le Bassin Parisien pour sa part, est situé dans la zone de rayonnement et d'attraction de Paris mais conserve une relative autonomie à l'intérieur de limites qui pourront évoluer.

Le Schéma Directeur lui-même avait reconnu la nécessité d'insérer le développement de la Région Parisienne dans une perspective plus vaste. C'est une des ambitions du Livre Blanc qui prétend également fournir un cadre prospectif pour le développement des régions de la couronne indépendamment de celui de la capitale.

En contrepartie, le cadre élargi du Bassin Parisien ne permet pas de préciser des objectifs quantitatifs, qui ne sont pas du ressort du Livre Blanc. De même, aucune échéance n'est fixée pour les réalisations prévues. Il convient donc d'insister sur le caractère indicatif et prospectif du Livre Blanc qui ne peut trouver sa véritable justification que dans son rôle de "guide pour l'action". Document de base indispensable pour les études d'aménagement s'inscrivant dans le cadre du Bassin Parisien, il ne saurait être considéré comme le résultat d'un choix politique ou d'une orientation définitive.

Le présent rapport contient les observations que la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris a jugé utile de présenter sur le Livre Blanc du Bassin Parisien. Plutôt qu'une analyse détaillée et critique des prévisions et des choix contenus dans le document, ce rapport s'efforce d'apporter une contribution sur le plan de la politique d'aménagement et de dégager les principes essentiels qui devraient orienter le développement du Bassin Parisien dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire.

PREMIERE PARTIE : LES FACTEURS CONDITIONNANT LE DEVELOPPEMENT FUTUR DU BASSIN PARISIEN

L'orientation de la politique d'aménagement du Bassin Parisien doit tenir compte d'un certain nombre d'éléments qui conditionnent le développement futur de cette zone :

- l'intégration du Bassin Parisien dans le contexte national et international,
- la vocation du Bassin Parisien en fonction de la métropole parisienne,
- le rôle à accorder aux communications et aux transports.

A – LE BASSIN PARISIEN DANS L'ENSEMBLE NATIONAL ET INTERNATIONAL

En tant que zone d'étude conçue dans une optique d'aménagement du territoire, le Bassin Parisien s'intègre dans des ensembles plus larges qui lui confèrent ses particularités et sa vocation propre.

1) - Le Bassin Parisien dans le cadre national

"Aménager le Bassin Parisien, c'est faire en sorte que les stratégies de développement économique ainsi que d'aménagement spatial propres à chacune de ses parties soient établies de façon coordonnée, et en fonction d'orientations fondamentales qui auront valeur de directives nationales d'aménagement du territoire". *(Livre Blanc)*

Dans le cadre national, l'essentiel des relations du Bassin Parisien est motivé par la présence de Paris qui entraîne des rapports de tous ordres avec les autres régions. Ce rôle de Paris est renforcé par la centralisation des structures politiques et administratives françaises. Cette situation est à l'origine de très nombreux courants d'échange empruntant essentiellement des liaisons radiales Paris-Province.

Mais l'attraction parisienne qui s'exerce au-delà des limites du Bassin Parisien n'empêche pas que puissent se développer également des relations entre des villes situées dans le Bassin Parisien et d'autres régions françaises. Dans l'hypothèse d'un développement important des métropoles d'équilibre (toutes situées hors du Bassin Parisien), on peut donc concevoir que certaines zones ou villes de la couronne soient attirées vers des métropoles extérieures, plutôt que vers Paris. C'est ainsi que l'on ne peut envisager le développement du Bassin Parisien que dans le cadre de la politique nationale de l'aménagement du territoire et que certains axes de développement dépendront plus d'une liaison de type national que d'une action dans le cadre du Bassin Parisien (ainsi la réalisation d'une autoroute de liaison d'intérêt national constitue inévitablement un axe de développement dans le périmètre du Bassin Parisien ; par exemple : l'autoroute A 6 a entraîné un développement important de certaines zones rurales de l'Yonne).

"Le Bassin Parisien se définit comme l'espace dans lequel Paris exerce une influence dominante, dans un rayon de 200 kilomètres environ autour de la capitale". *(Livre Blanc)*

L'intégration dans le cadre national pose également la question des limites du Bassin Parisien. Il n'existe pas de critère absolu pour sa délimitation ; son existence est liée, en réalité, au rôle d'attraction de Paris, Le Livre Blanc comprend un périmètre d'étude de 15 départements hors de la Région Parisienne, mais il reconnaît le caractère peu définitif du découpage ainsi réalisé.

On pourrait notamment discuter longuement pour savoir si la région Centre, dans son ensemble, ne devrait pas être incluse dans ce périmètre. Il semble en effet que la dépendance de Bourges, vis-à-vis de Paris, soit au moins aussi importante que celle de Tours. L'Indre et le Cher pourraient alors être inclus dans la zone d'étude, mais on devrait examiner également le cas de la Nièvre et secondairement les Ardennes et même peut-être, de la Mayenne et de la Manche. Dans la mesure où l'on désire faire coïncider le découpage avec les limites administratives du département, on ne peut aboutir à des résultats pleinement satisfaisants.

Dans tous les cas, on doit remarquer que les départements limitrophes du Bassin Parisien trouveront leur véritable vocation grâce à cette situation qui deviendra bien souvent privilégiée au contact des courants nationaux ou internationaux (cas des Ardennes par exemple).

Variables dans l'espace en fonction des critères choisis, les limites du Bassin Parisien sont également variables dans le temps en fonction des modifications des courants d'échanges et du développement des différentes régions du territoire. Il est évident que de la réussite ou de l'échec de certaines métropoles d'équilibre dépendra la plus ou moins grande attraction de Paris sur certaines zones (exemple : Tours entre Paris et Nantes - Reims entre Paris et Metz-Nancy).

Le concept de "Bassin Parisien" ne peut donc être considéré que comme un cadre d'étude mouvant qui n'exclut pas l'appartenance de certaines de ses parties à d'autres espaces économiques et particulièrement aux zones d'attraction des métropoles d'équilibre.

2) - Le Bassin Parisien dans le cadre international

"Les régions de la couronne disposent pour leur développement de nombreux atouts que la promixité de Paris et leur situation géographique dans l'Europe du Nord-Ouest contribuent à valoriser". *(Livre Blanc)*

On peut regretter que le Livre Blanc n'ait pas mis l'accent sur le rôle futur que pourraient jouer les régions du Bassin Parisien dans l'ensemble européen. Celles-ci pourraient en effet trouver leur vocation essentielle dans le développement prévisible des relations et des échanges dans la partie Nord-Ouest de l'Europe.

Si l'on regarde attentivement une carte des zones de peuplement et d'activités du Nord-Ouest européen, on est frappé par la faible densité des espaces français en comparaison des zones presque saturées de Grande-Bretagne, de Belgique, des Pays-Bas et d'Allemagne. Handicap certain dans le présent, c'est peut-être la grande chance de l'avenir pour le Bassin Parisien et la France entière.

Alors que l'espace deviendra de plus en plus une ressource rare pour l'Europe, on peut penser que les grandes étendues du Bassin Parisien se prêteront mieux que toutes autres à la localisation d'activités nouvelles qui ne seront pas handicapés par un tissu urbain déjà dense, comme il apparaîtra, par exemple, tout au long de l'axe Rhénan. Des zones urbaines totalement nouvelles pourront éventuellement y trouver place avec des contraintes très limitées.

Le Bassin Parisien apparaît alors comme une réserve d'espace qui ménage une évolution à venir dont on ne peut pas encore discerner l'importance ni les caractéristiques.

Pour laisser ouverte la possibilité de ce développement futur, on ne peut que souhaiter la réalisation de grands axes de communication à travers le Bassin Parisien, et tout particulièrement, la liaison Seine-Est de la France, qu'il faut considérer comme l'élément principal de l'aménagement futur du Bassin Parisien. D'ici à la fin du siècle, on peut en effet estimer que l'axe Seine-Est pourrait concurrencer avantageusement la suprématie de l'axe Rhénan.

D'autre part, il conviendrait alors de ne pas gêner le développement des fonctions de Paris liées à son activité de pôle international.

Ces deux exigences apparaissent essentielles pour faire du Bassin Parisien une des régions pilotes de l'Europe à la fin du XXe siècle. C'est à cette échelle que l'on doit penser l'avenir du Bassin Parisien et il serait souhaitable que le Livre Blanc prenne en compte cette orientation fondamentale qui doit être à la base des options d'aménagement de l'ensemble du périmètre d'étude.

B – L'AVENIR DU BASSIN PARISIEN EN FONCTION DE CELUI DE LA METROPOLE PARISIENNE

On a déjà précisé que l'existence du Bassin Parisien ne tenait sa réalité que de l'attraction exercée par Paris dans un rayon de 200 kilomètres environ. Même si l'influence de pôles extérieurs peut atteindre certaines zones périphériques, il semble que l'interdépendance des régions composant le Bassin Parisien ne sera pas réellement remise en cause et que celles-ci bénéficieront au contraire, de plus en plus, du rayonnement de Paris.

1) - L'influence de Paris dans le passé

"La proximité par rapport à la capitale joue un rôle majeur dans un grand nombre de décisions". *(Livre Blanc)*

La concentration urbaine autour de Paris a entraîné inévitablement, dans le passé, une certaine aspiration, par la capitale, des activités les plus importantes. Aucun autre pôle n'était en mesure de concurrencer le développement parisien et il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que les villes de la couronne n'aient pu connaître une extension importante.

Il en est résulté un certain "sous-équipement" du Bassin Parisien puisqu'aucun centre n'avait la possibilité de recevoir les équipements urbains d'une grande ville ; d'où l'absence, par exemple, d'universités importantes (et même diminution du rôle des universités existantes) ou d'activités dynamiques capables de posséder un pouvoir d'entraînement. Un tel mouvement ne pouvait que s'alimenter lui-même et conduire à une attraction de plus en plus grande vers Paris.

Par la suite, une relative compensation a été trouvée par une action volontaire de décentralisation industrielle qui s'est faite en grande partie avec des méthodes négatives dont l'objectif était de limiter la croissance parisienne. Mais une décentralisation ainsi conçue n'a pu mettre en œuvre une dynamique propre de la province et l'essentiel des opérations est resté lié à l'influence exercée par Paris où se trouvaient, en général, les sièges sociaux et surtout les marchés.

Les régions du Bassin Parisien ont ainsi bénéficié de la majorité des opérations de décentralisation, car les entreprises trouvaient à 100 ou 200 kilomètres de la capitale des possibilités d'extension facilitées, alors qu'on les leur refusait dans la Région Parisienne (ainsi dans une ville comme Amiens, les effectifs provenant de la décentralisation, en 1967, représentaient 52 % de l'emploi industriel total dans les établissements de plus de 50 salariés).

Les incitations financières ont, en général, compensé un handicap dû à l'éloignement, mais la localisation ne s'est faite bien souvent qu'en fonction de critères particuliers à chaque entreprise sans réaliser de pôles capables d'avoir leur propre dynamisme (de 1954 à 1962, 49 % des entreprises décentralisées s'étaient installées dans des villes de moins de 5.000 habitants).

Cependant, cette situation est en voie de transformation par la conjonction de deux phénomènes :

- la révision de la politique de décentralisation qui tend à assimiler de plus en plus le Bassin Parisien à la zone d'influence parisienne,

- la croissance démographique de la couronne qui pousse à la constitution de centres urbains de plus en plus importants.

2) - Le rayonnement de Paris dans l'avenir

> "La proximité même de Paris peut être utilisée beaucoup mieux que dans le passé comme un facteur de développement pour les régions qui l'entourent : on a souvent parlé de leur "rente de situation". *(Livre Blanc)*

Cette interdépendance entre Paris et la couronne, qui est demeurée à travers la période de décentralisation, est en réalité un phénomène inéluctable auquel il n'est pas possible de s'opposer au risque de contrecarrer l'expansion globale des régions du Bassin Parisien.

Il convient, au contraire, de transformer l'attraction en rayonnement afin que l'ensemble du Bassin Parisien puisse profiter de plus en plus de sa situation privilégiée dans l'orbite de la Région Parisienne.

On constate, depuis quelques années, que l'accroissement démographique des villes de la couronne est proportionnellement plus important que celui de la Région Parisienne.

Parallèlement, la décentralisation industrielle semble porter sur des activités de plus en plus nobles. Si, dans la première période (1954/1962), les activités décentralisées étaient essentiellement des usines ou des ateliers de fabrication, on constate progressivement un mouvement de déconcentration de certaines activités de recherche (laboratoires, bureaux d'études techniques) ou de gestion (compagnies d'assurances).

Avec l'évolution des activités industrielles et le développement des télécommunications, notamment celui de l'informatique et du télé-traitement, la distance kilométrique représente de moins en moins un obstacle et des activités tertiaires de plus en plus diversifiées peuvent s'implanter progressivement dans les villes de la couronne.

Cependant, il semble probable que les centres de décision resteront longtemps encore dans le périmètre de l'agglomération parisienne ; ce n'est que dans l'hypothèse d'un développement futur très important des centres urbains périphériques que ces fonctions pourraient connaître également une certaine déconcentration.

"Parmi les activités à desserrer, l'accent est mis sur le secteur tertiaire, ce qui doit permettre d'assurer à la population et aux entreprises des services plus complets et de niveau plus élevé". *(Livre Blanc)*

Parallèlement à l'ennoblissement de la décentralisation pourra se produire une déconcentration de l'ensemble des fonctions urbaines dans la mesure où la proximité des centres de décision ne sera pas indispensable. Les centres urbains de la couronne devront être capables de créer un environnement social susceptible d'attirer des activités de haut niveau et d'accueillir une population de plus en plus exigeante quant à ses conditions de vie. Dans l'hypothèse (confirmée par l'évolution américaine) d'une évolution des modes de vie, l'ensemble du Bassin Parisien pourra être le cadre d'une déconcentration urbaine en grande partie spontanée.

Les limites de l'agglomération deviendraient alors moins précises et on pourrait aboutir, à très long terme, à la constitution d'une véritable "région urbaine" suivant des axes préférentiels et des zones d'extension (cf. 2e partie).

Dans tous les cas, l'avenir de la couronne du Bassin Parisien est lié à celui de Paris et il serait illusoire de vouloir réaliser un développement indépendant de zones périphériques qui ne peuvent que profiter de l'extension du rayonnement parisien. Un développement autonome ne pourrait être qu'artificiel et aboutirait, à long terme, à une certaine sclérose des centres urbains régionaux que l'on veut précisément éviter.

C – L'IMPORTANCE DES COMMUNICATIONS ET DES RESEAUX DE TRANSPORTS

1) - Rôle primordial des réseaux de transports pour l'aménagement

"Des actions coordonnées dans le domaine des transports constituent un des facteurs essentiels de la mise en œuvre de la politique d'aménagement du Bassin Parisien". *(Livre Blanc)*

Parmi les facteurs qui conditionnent une politique d'aménagement en général, le réseau de transports est sans conteste l'un des plus importants. Dans le cas du Bassin Parisien cette importance prend un relief particulier dans la mesure où l'attraction de Paris, comme la déconcentration de ses fonctions, sont liées à la qualité des communications.

Le développement des villes périphériques entre 1954 et 1962 s'est réalisé grâce à l'amélioration du réseau de communications existant dès avant la guerre. Mais la saturation, très vite intervenue entre 1962 et 1965, a produit un phénomène d'isolement paradoxal auquel il faut remédier par des investissements d'un niveau supérieur : autoroutes de liaisons, aérotrains, voies fluviales, télécommunications. Il s'agit d'un véritable "désenclavement" à une échelle nouvelle.

Les axes de transports doivent donc être considérés comme les instruments prioritaires d'une politique volontaire d'aménagement. Ils doivent précéder l'urbanisation et constituer ainsi des moyens privilégiés pour la localisation des activités et des logements : il en est ainsi dans le cas de la réalisation d'une voie d'eau à grand gabarit ou d'une autoroute nouvelle de liaison.

C'est donc en fonction du futur réseau de transports du Bassin Parisien que l'on doit concevoir le développement des régions qui le composent.

2) - Schéma du développement du Bassin Parisien en fonction des axes de transports

"Organiser le développement de l'ensemble du Bassin Parisien de telle sorte que chacune de ses parties en tire le meilleur profit". *(Livre Blanc)*

En fonction de l'ensemble des facteurs qui ont pu être définis, il est possible d'indiquer les grands principes qui devraient guider le futur réseau de communications du Bassin Parisien :

- la constitution d'une liaison fluviale à grand gabarit (Seine-Est de la France) capable de réaliser un axe de développement à l'échelle européenne ;

- le rôle de Paris conçu comme un centre de décision national et international ;

- la nécessité de communications très rapides avec Paris afin de permettre une déconcentration d'activités plus nobles ;

- l'importance des choix nationaux d'aménagement du territoire qui s'imposent au développement du Bassin Parisien (par exemple : liaison entre Paris et les métropoles d'équilibre).

Il apparaît que les liaisons radiales continueront à être prioritaires dans une très grande mesure puisque les relations avec Paris demeureront un besoin essentiel pour l'ensemble des villes de la couronne. Les liaisons de rocade devront être considérées comme des axes fixateurs de l'urbanisation ; les priorités se dégageront d'elles-mêmes en fonction du développement respectif de chacun des centres régionaux.

La canalisation des mouvements spontanés permettra ainsi de réaliser un développement équilibré au moindre coût pour la collectivité.

DEUXIEME PARTIE : LE CHOIX D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

Le Livre Blanc du Bassin Parisien s'efforce de définir une stratégie d'aménagement en fonction de laquelle sont indiquées un certain nombre d'observations.

A – DEFINITION D'UNE STRATEGIE D'AMENAGEMENT

La stratégie d'aménagement suivie par le Livre Blanc appelle un certain nombre de remarques :

1) - Le faux problème de l'opposition Région Parisienne-Couronne

"Orienter vers les régions de la couronne des activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris, et qui autrement alimenteraient de manière excessive la croissance parisienne". *(Livre Blanc)*

L'opposition entre Paris de la couronne qui semble sous-jacente dans de nombreuses options du Livre Blanc paraît être en réalité un faux problème.

En effet, il est peu raisonnable de concevoir un développement de la couronne qui serait en concurrence avec la Région Parisienne, car dans de telles conditions, on devrait imposer un urbanisme dirigiste qui ne pourrait prendre appui sur des facteurs spontanés de développement.

La complémentarité doit être au contraire la règle générale, et c'est elle qui permettra un développement rapide des villes de la couronne.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris avait d'ailleurs eu l'occasion d'attirer l'attention sur la nécessaire spécialisation des villes de province et sur leur complémentarité avec Paris (1).

Il serait illusoire de doter les centres urbains régionaux d'équipements non rentables qui les mettraient en concurrence entre eux ou avec la région parisienne : en matière d'enseignement supérieur, par exemple, on ne peut concevoir que toutes les disciplines soient enseignées dans toutes les universités, à moins de le faire au détriment de la qualité de l'enseignement. Au contraire, on devrait assurer une certaine spécialisation de chaque université.

"Le jeu de la concurrence serait faussé si l'on venait à faire des villes nouvelles de la Région Parisienne des pôles d'activités importants, plutôt que des centres de restructuration de la banlieue qu'elles devraient être avant tout". *(Livre Blanc)*

---

(1) - DEVELOPPEMENT URBAIN ET REPARTITION DE L'EMPLOI - rapport présenté au nom de la Commission de l'Aménagement Régional par Monsieur Victor-Michel et adopté par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris au cours de sa séance générale du 9 juin 1966.

L'exemple essentiel de cette complémentarité dans tous les domaines est donné par les villes nouvelles.

Limiter leur rôle à des "centres de restructuration de la banlieue", comme l'indique le Livre Blanc, serait une erreur pour l'ensemble du Bassin Parisien dans la mesure où l'on entraverait fondamentalement le développement de la Région Parisienne.

Le rôle des villes nouvelles doit être au contraire d'accueillir l'essentiel du développement futur de l'agglomération parisienne qu'il n'est pas souhaitable de freiner artificiellement. Les villes nouvelles seraient alors des antennes de Paris et permettraient de réaliser un développement complémentaire des centres urbains qui se situeraient dans le même axe d'extension (exemples : Cergy-Pontoise en direction de la Basse-Seine ou la ville nouvelle de la vallée de la Marne en direction de Reims). Certaines activités pourront trouver avantage à une complémentarité ainsi réalisée entre les villes nouvelles et les centres urbains régionaux.

C'est dans ces conditions que le Bassin Parisien trouvera sa véritable signification en tant qu'ensemble géographique bénéficiant du rayonnement de la métropole parisienne.

2) - Les directions principales d'urbanisation

> "Organiser le développement des régions du Bassin Parisien autour de zones d'importance, de caractère et de fonction très divers, qui devront toutes jouer à leur échelle un rôle d'animation et de développement pour l'espace qui les entoure". *(Livre Blanc)*

Le concept de zone d'appui introduit par le Livre Blanc pour caractériser le développement prioritaire de certaines zones est intéressant dans la mesure où il concrétise une situation déjà en voie de création spontanée.

Cependant, cette notion paraît assez limitative et créatrice d'un certain isolement de chaque zone si elle ne s'accompagne pas de la notion d'axe de développement qui semble de plus en plus fondamentale en matière d'aménagement.

Parmi les arguments qui jouent en faveur d'axes de développement, on rappellera notamment :

- attraction et rayonnement de Paris,
- rôle fixateur de l'urbanisation reconnu au réseau de transports,
- développement complémentaire Région Parisienne - Couronne.

De plus, l'axe de développement s'inscrit dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire tout en prolongeant la stratégie des axes préférentiels retenue par le Schéma Directeur de la Région Parisienne.

B – ORIENTATION POSSIBLE DU DEVELOPPEMENT DU BASSIN PARISIEN

> "Le parti d'aménagement esquissé à l'origine attribuait un rôle privilégié aux secteurs d'appui de la Basse-Seine, de l'Oise et de l'Aisne, de la Loire-Moyenne et du Nord de la Champagne, et aux neuf centres régionaux". *(Livre Blanc)*

1) - L'axe préférentiel de la vallée de la Seine

En liaison avec les options du Schéma Directeur, il apparaît hautement souhaitable de faire de la vallée de la Seine l'axe principal de développement du Bassin Parisien. Cet axe correspond à un mouvement spontané lié à l'aménagement fluvial de la Seine, à l'attraction parisienne et à son ouverture sur la mer.

La Basse-Seine paraît être appelée à devenir un complexe d'activités d'importance internationale.

Un tel choix permettrait de réaliser un certain nombre d'infrastructures de transports qui pourraient trouver place tout au long de la vallée de la Seine :

- l'aménagement fluvial à grand gabarit de la Seine et de l'Oise en vue des liaisons Seine-Est de la France ;

- l'aéroport international de Paris III dont les études de localisation doivent être entreprises dès à présent et qui constituerait dans l'avenir un pôle d'activités d'un rayonnement considérable ; l'implantation à l'Ouest semble, en effet, être la meilleure ;

- les liaisons autoroutières :

  — A 13 - Paris-Rouen-Caen,

  — A 15 - Paris-Cergy-Pontoise-Rouen-Le Havre-Dieppe ;

- liaisons ferrées améliorées Paris-Rouen-Le Havre ;

- étude d'une ligne de transport rapide de type aérotrain qui relierait notamment : Paris-Cergy-Pontoise-aéroport Paris III, le Vaudreuil-Rouen-Le Havre.

On pourrait ainsi aboutir au développement d'une urbanisation contrôlée autour des pôles principaux suivants :

- ville nouvelle de Cergy-Pontoise ;

- aéroport de Paris III et région de Mantes ;

- ville nouvelle du Vaudreuil ;

- région estuaire de la Seine.

L'expansion de l'agglomération parisienne vers la Basse-Seine ne serait alors plus subie mais voulue et orientée, ce qui permettrait non seulement de très importantes économies en ce qui concerne les équipements nationaux, mais aussi la réalisation future d'un ensemble doté de la vocation de capitale européenne à laquelle il paraît être appelé.

2) - Les axes de la Loire-Moyenne et de l'Oise-Aisne

L'axe primaire de la vallée de la Seine ne devrait cependant pas entraver le développement des autres zones du Bassin Parisien dont le Livre Blanc a dégagé pour chacune la vocation propre.

Ainsi la zone d'appui de la Loire-Moyenne est destinée à connaître elle aussi une forte expansion grâce à sa position privilégiée.

D'Orléans à Tours, la Loire-Moyenne est, en effet, au contact de tous les courants de trafic entre :

- d'une part : Paris, le Nord, l'Est de la France, les pays du Marché Commun ;

- d'autre part : les métropoles de Nantes-Saint-Nazaire et les régions du Sud-Ouest de la France.

L'aménagement du cours de la Loire et la réalisation de l'autoroute A 10 Paris-Poitiers seront les éléments essentiels du développement de cette zone selon un axe Nord-Est-Sud-Ouest dans une région qui compte de nombreux attraits culturels et touristiques.

L'amélioration des communications locales et régionales devra être réalisée afin que l'unité de cette zone soit renforcée et que l'ensemble des villes qui la composent connaissent un développement complémentaire et non concurrent.

Il faut éviter dans la mesure du possible une extension linéaire de l'urbanisation entre la région parisienne et Orléans afin de préserver les espaces agricoles de la Beauce. Un tel parti d'aménagement est possible dans la mesure où cet axe se situe sur une large transversale reliant l'Atlantique à l'Europe continentale.

Comme pour la vallée de la Seine et celle de la Loire-Moyenne, la zone d'appui Oise-Aisne est tout spécialement orientée suivant un axe de développement.

La réalisation des liaisons Seine-Est de la France apparaît là encore comme l'élément principal pour l'aménagement de cette zone.

On pourrait ainsi drainer un important courant d'échanges de l'Europe continentale vers la façade maritime de la Manche.

Au contact des axes préférentiels de la vallée de la Seine et de l'Oise-Aisne, la ville nouvelle de Cergy-Pontoise deviendrait un carrefour essentiel dans l'ensemble du Bassin Parisien à proximité de Paris.

Un aménagement coordonné des différentes régions du Bassin Parisien serait ainsi réalisé.

3) - Les zones d'appui secondaires

La zone d'appui Nord-Champenois trouvera sa véritable vocation dans son rôle de carrefour à l'Est du Bassin Parisien : entre les liaisons Paris-Est de la France d'une part, et Mer du Nord-Méditerranée, d'autre part.

Il conviendra de déterminer quels types d'activités pourraient trouver place dans cette zone dont la vocation spontanée n'est pas aussi nette que dans le cas de la Basse-Seine, de la Loire-Moyenne ou de l'Oise-Aisne.

On remarquera également, bien que le Livre Blanc n'indique aucune zone d'appui dans la partie Sud-Est du Bassin Parisien, que des zones de développement apparaîtront dans les départements de l'Aube et de l'Yonne : ce secteur paraît avoir également une vocation de carrefour grâce à l'apport de l'autoroute A 6 et des futures liaisons Mer du Nord-Méditerrannée. Elles pourraient constituer un prolongement vers le Sud de la zone Nord-Champenoise,ce qui réaliserait à terme un axe Nord-Sud à l'est du Bassin Parisien.

CONCLUSION

En conclusion, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris considère que la méthode nouvelle introduite par le Livre Blanc, qui constitue une approche interrégionale des problèmes d'aménagement, présente un intérêt induscutable. Elle souhaite pourtant qu'au-delà du Bassin Parisien la même méthode soit élargie et appliquée à l'ensemble de la France.

Elle considère que tous les problèmes du Bassin Parisien doivent être envisagés en fonction des options nationales d'aménagement du territoire et des ambitions de Paris sur le plan international. C'est à ces conditions que le Bassin Parisien pourra faire face aux options européennes qu'il est indispensable de définir rapidement.

Elle estime que le développement des villes de la couronne ne sera réalisé que grâce à la mise en place des réseaux de communication qui seront à la base de l'expansion future des différentes régions du Bassin Parisien, et elle insiste en particulier sur le rôle essentiel que devront jouer dans l'avenir les liaisons Seine-Est de la France vers l'Europe.

Ainsi le rayonnement sans cesse accru du pôle parisien permettra une déconcentration progressive de fonctions de plus en plus nobles.

Elle pense qu'il ne peut être question de mettre en concurrence le développement de la Région Parisienne et celui de la couronne et qu'au contraire l'ensemble du Bassin Parisien doit connaître un développement complémentaire suivant des axes préférentiels reliant Paris, les villes nouvelles de la Région Parisienne et les centres urbains de la couronne.

En fonction de ces différents éléments, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris estime qu'une politique d'aménagement du Bassin Parisien devrait être orientée de la façon suivante :

1) - prendre appui sur les mouvements spontanés en les organisant ;

2) - favoriser un développement suivant des grands axes dont certains seraient appelés à connaître une importance européenne :

   - l'axe de la vallée de la Seine prolongé d'une part vers Châlons-sur-Marne et d'autre part vers le Nord-Est par les vallées de l'Oise et de l'Aisne,

   - l'axe de la Loire-Moyenne au contact de différents courants de trafic préfigurant une liaison Atlantique - Europe.

3) - en dehors de ces grands axes, des zones secondaires plus particulièrement favorisées par leur vocation de carrefour pourraient connaître également un développement important.

REIMS

AVIS

La Chambre apprécie particulièrement le fait que le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien soit soumis pour avis à l'ensemble des instances intéressées. Elle estime que le dialogue ainsi engagé ne peut que permettre une meilleure compréhension des problèmes qui se posent, et devrait conduire à trouver des solutions tenant normalement compte des divers intérêts en présence.

Pour cette raison, elle approuve la création d'un échelon de concertation interrégional. Concernant le fond et la forme donnés au projet, elle tient à féliciter les auteurs de ce travail clair et précis. Elle estime toutefois que certains points devraient faire l'objet d'une étude plus détaillée ou d'un développement moins schématique. A ce titre, elle est amenée à faire les remarques suivantes :

1) - Rôle du Bassin Parisien

Le Bassin Parisien ne doit pas être considéré comme une zone exclusivement orientée vers l'agglomération parisienne. Si l'on veut déterminer les bases valables d'une véritable étude prospective d'aménagement du territoire, il convient de replacer le Bassin Parisien et ses problèmes d'aménagement dans un contexte national, voire même international pour certaines de ses parties. A limiter le problème à la seule dualité Paris - Bassin Parisien, on aboutirait à faire de celui-ci une super-banlieue de l'agglomération parisienne , alors que le rôle du Bassin Parisien est d'être un élément actif de l'aménagement du territoire national; mais il ne pourra jouer ce rôle que si son attractivité résultant d'une certaine autonomie est suffisante.

2) - Délimitation du Bassin Parisien

S'il est évident qu'une étude comme celle entreprise doit, pour être cohérente, se situer dans un certain cadre géographique, il convient toutefois de remarquer que les villes de la couronne formant l'armature du Bassin Parisien ont souvent des aires d'influence qui s'étendent au-delà des limites actuellement prises en considération. C'est par exemple le cas de Reims et de la zone d'appui nord-champenoise avec les Ardennes. Il est souhaitable de tenir compte de ces solidarités et de faire preuve de beaucoup de souplesse.

3) - Esquisse de programmation dans le projet de Livre Blanc

Le projet de Livre Blanc semble préconiser fortement une concentration des actions sur la Basse-Seine, et à moindre degré sur la Loire-Moyenne. Il estime que, dans l'immédiat, il ne peut être envisagé, dans la zone d'appui nord-champenoise, d'interventions massives et qu'il faut aujourd'hui par des mesures plus limitées et de natures diverses, fortifier ce qui existe et créer des structures d'accueil qui valorisent sa position particulièrement favorable dans l'Europe du Nord-Ouest entre la Région Parisienne, les régions du Nord et de l'Est, et les pays européens les plus dynamiques.

Une telle position paraît particulièrement contestable à la Chambre pour les raisons suivantes :

a) Une concentration à peu près exclusive des moyens d'action sur la Basse-Seine aboutirait à développer fortement une seule partie du Bassin Parisien qui, par sa position géographique, serait coupée des zones à forte densité humaine et industrielle du Marché Commun.

b) Un refus d'action d'entraînement dans la ZANC conduit inévitablement à lui refuser de jouer le rôle d'accueil auquel elle est particulièrement destinée et qui lui est reconnu par le projet de Livre Blanc ; il aurait été souhaitable d'y insérer un chapitre où auraient été analysées les aptitudes préférentielles de chacun des secteurs du Bassin Parisien, ce qui aurait permis de dégager leurs spécificités et de déterminer les actions à y entreprendre pour permettre un développement harmonieux de l'ensemble.

Une telle étude ne pourrait manquer de mettre en valeur le rôle important de liaison que joue le quart nord-est du Bassin Parisien entre une grande partie du territoire et les zones les plus peuplées et les plus développées du Marché Commun.

En outre, il est prouvé que la valeur d'une façade maritime est fonction des activités de l'arrière-pays. Pour que la Basse-Seine assure son rôle éminent, il convient parallèlement de développer et de densifier très fortement son arrière-pays, c'est-à-dire le Bassin Parisien.

4) - Population et emploi

Pour éviter une croissance démesurée et anarchique de l'agglomération parisienne, les Pouvoirs Publics se sont efforcés, dans la mesure du possible, de fixer à son lieu d'origine la population provinciale. Ils ont en outre demandé aux villes de la couronne de servir d'ultime barrière aux migrations. Ces buts ont été partiellement atteints. Il semble à la Chambre qu'il faille maintenant aller plus loin encore, c'est-à-dire compléter la politique antérieure par de nouvelles mesures incitant l'excédent démographique naturel de l'agglomération parisienne à se fixer non pas dans les villes nouvelles, mais dans l'ensemble du territoire et plus particulièrement dans les villes du Bassin Parisien.

En ce qui concerne la ZANC, le projet de Livre Blanc envisage un niveau de population de 610.000 habitants, c'est-à-dire que les auteurs du projet considèrent que, dans ce secteur, il n'y aura, au cours des années prochaines, qu'une prolongation de la tendance naturelle de la situation actuelle.

Ceci prouve que le projet de Livre Blanc ne tient pas compte du rôle "d'accueil" que peut jouer la ZANC.

La Chambre considère, quant à l'accroissement de la population, que le chiffre de 610.000 habitants représente un minimum et non un maximum souhaitable pour la ZANC.

5) - Industrialisation

Le projet de Livre Blanc déplore que la décentralisation qui s'est effectuée depuis une dizaine d'années dans le Bassin Parisien n'ait porté que sur des activités banales. La Chambre fait sienne cette remarque, et l'explique par le fait qu'à de très rares exceptions près, le Bassin Parisien bénéficie d'une expansion décentralisée et non pas d'une décentralisation qui suppose que l'essentiel des organes de décision et de commandement quittent l'agglomération parisienne.

6) - Activités tertiaires

La Chambre approuve sans réserve le projet de Livre Blanc lorsqu'il déplore le retard en équipements tertiaires que connaissent les villes de la couronne.

Elle tient à souligner que la politique actuellement suivie est inadéquate pour résoudre ce problème. En effet, la prétendue rente de situation, si elle pouvait exister il y a une quinzaine d'années, a complètement dis-

paru : il ne faut pas plus de temps pour aller de Marseille ou Lyon à Paris par avion, qu'il n'en faut pour y aller de Reims par le train.

Au nom de cette prétendue rente de situation, les villes de la couronne déjà privées des primes de décentralisation industrielle le sont aussi des primes de décentralisation tertiaire. Par contre, elles sont fortement pénalisées sur plusieurs points, entre autres :

a) Les redevances d'eau et de pollution y sont généralement plus élevées que dans la Région Parisienne,

b) Fiscalement, certains impôts notamment la patente y sont beaucoup plus lourds. De plus, le contrôle exercé par l'Administration sur les entreprises implantées dans les villes de la couronne est plus fréquent et plus rigoureux que dans l'agglomération parisienne.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims souhaiterait que les auteurs du projet de Livre Blanc prennent mieux conscience de ces problèmes qui expliquent certainement en grande partie le retard en équipements tertiaires connu par les villes de la couronne.

7) - Création envisagée de villes nouvelles

Dans la mesure où les villes nouvelles sont destinées à mieux organiser et à mieux structurer une banlieue anarchique, il est certain qu'elles ne peuvent que jouer un rôle bénéfique dans l'aménagement de l'agglomération parisienne et par là même du Bassin Parisien. Mais dans la mesure où ces villes nouvelles auraient pour but de faire face aux besoins provoqués par un accroissement de la population de l'agglomération parisienne, il semble à la Chambre qu'elles auraient un rôle "maléfique".

En effet, la création de ces nouvelles agglomérations amènera à prélever sur l'ensemble du Bassin Parisien un certain nombre de ressources qui sont nécessaires au développement harmonieux des villes de la couronne.

La Chambre souhaiterait que les auteurs du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien se livrent à une étude du prix de revient des divers éléments nécessaires à la vie d'un habitant dans une ville nouvelle, et du prix de revient de ces éléments pour un habitant nouveau dans les villes de la couronne. Ce prix de revient devrait être étudié globalement, c'est-à-dire comprendre les éléments directs et indirects tels que, par exemple, le prix de revient d'une place de stationnement, du transport particulier et en commun, etc. dans une ville nouvelle et dans une ville de la couronne.

La Chambre rappelle du reste à ce sujet que les organismes consulaires des villes de la couronne ont entrepris, pour leur part, une étude comparative du coût d'une implantation industrielle dans une ville nouvelle et dans une ville de la couronne. Il semble à la Chambre que cette étude chiffrée permettrait de définir une politique rationnelle et cohérente en cette matière.

8) - Transport

Le projet de Livre Blanc souligne avec juste raison l'intérêt de relier commodément entre elles les villes de la couronne. La Chambre, pour sa part, estime que les liaisons transversales présentent un intérêt égal à celui des radiales. Elle regrette que la RN 51, diagonale permettant de relier les Ardennes et Reims à Orléans, via Fontainebleau, ait été négligée.

Elle s'associe au projet de Livre Blanc qui souligne :

- d'une part, l'importance de la liaison Paris-Est mais dans le cadre des rèmarques précédentes, elle tient à souligner également celle de la transversale Calais - Reims - Dijon,

- d'autre part, la place à donner à la liaison fluviale Seine-Est de la France à grand gabarit.

La Chambre attache d'autant plus de prix à ces réalisations qu'elles sont un des moyens essentiels de désenclaver la Région Champagne - Ardenne.

De même, en matière ferroviaire, s'il est souhaitable d'améliorer la liaison entre Paris et les villes de la couronne, il convient également de rappeler le rôle éminent qui pourrait être joué dans un aménagement d'ensemble par certaines transversales telles que Lille - Reims - Dijon.

Concernant les télécommunications, la Chambre regrette qu'une place plus grande ne leur ait pas été accordée dans le projet car celles-ci paraissent être l'un des facteurs essentiels du développement régional. Elles ouvrent, dans la perspective d'une politique véritable de décentralisation, des possibilités qui n'existaient pas il y a quelques années, telles que la téléinformatique, etc.

9) - Enseignement supérieur

Le projet de Livre Blanc constate, d'une part un déséquilibre des universités de la couronne avec leur région, déséquilibre avec la cité qui les abrite, déséquilibre enfin de l'université parisienne elle-même.

Les différentes solutions élaborées pour éliminer ce déséquilibre n'ont pas abouti jusqu'à présent à un résultat satisfaisant. Cela n'est-il pas dû à l'insuffisance de l'environnement culturel et économique offert à l'université par les villes de la couronne ? Une solution pourrait être trouvée, d'une part dans une politique de véritable décentralisation, et d'autre part dans une certaine spécialisation des facultés, cette spécialisation ayant du reste une influence directe sur la politique de décentralisation par l'intermédiaire des liaisons industrie - université qu'il convient en tous cas de fortement développer.

En outre, le développement de l'université est freiné dans la région Champagne-Ardenne, d'une part par des locaux insuffisants, d'autre part par certaines règles administratives.

En effet, pour éviter l'afflux d'étudiants dans l'Université de Paris, il a été décidé que ne pourraient bénéficier de logements dans les cités universitaires, de bourses, etc. que les étudiants qui entreprendraient leurs études dans leur Académie d'origine.

Il apparaît qu'une telle réglementation fait obstacle à la spécialisation possible à l'intérieur de chacune des facultés, mais également empêche un échange fructueux d'étudiants. Il serait peut-être souhaitable de maintenir cette réglementation à la seule Académie de Paris sous réserve, bien entendu, que les étudiants originaires de celle-ci, et souhaitant recevoir un enseignement en province, puissent bénéficier de la règle commune.

10) - Problème de l'eau

Le projet de Livre Blanc souligne que la politique de l'eau définie par les Agences de Bassin suppose la coordination des actions engagées, et précise que le problème de l'eau dans le Bassin Parisien serait de nature à modifier les perspectives de répartition du développement et à imposer des limites à la croissance de son économie.

La Chambre estime cette remarque particulièrement judicieuse, mais elle se demande si, sans la moindre consultation, des dispositions irréversibles n'ont pas déjà été prises.

En effet, la modulation des redevances de bassin constitue déjà pour les candidats à une expansion décentralisée et à une décentralisation, de puissantes incitations à s'implanter dans certains secteurs de préférence à d'autres.

La Chambre s'élève vigoureusement contre l'assertion du projet de Livre Blanc disant que la situation de l'eau à Reims est critique.

Les ressources tant en eaux de surface qu'en eaux souterraines de la région Champagne sont suffisamment abondantes pour permettre un très large développement de la région et de ses agglomérations. Seule la politique de l'Agence de Bassin, si elle était poursuivie, risquerait de rendre cette situation critique. En effet, la politique suivie par l'Agence, que les auteurs du projet de Livre Blanc semblent faire leur, préconise de prélever dans les ressources de la région de quoi satisfaire, d'une part les besoins de l'agglomération parisienne, d'autre part les besoins de la Basse-Seine. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims ne peut, étant donné l'expérience qu'elle a du problème avec le barrage-réservoir Marne, laisser dire "qu'il est nécessaire de régulariser les débits des cours d'eau en écrêtant les crues et en augmentant les débits d'étiage par la création de barrages-réservoirs important en tête des bassins hydrauliques, tels les barrages Seine, Aube, Marne ou au fil de l'eau comme sur la Loire".

En effet, l'expérience prouve que ces barrages-réservoirs sont réalisés dans le seul but de procurer à l'agglomération parisienne une alimentation en eau convenable et non de régulariser le débit des cours d'eau. Si, en effet, le barrage peut servir de régulateur pour la première crue, il est de par sa conception même, incapable de régulariser plusieurs crues successives intervenant à quelques semaines, voire à quelques jours d'intervalle, situation pourtant fréquente en ce qui concerne les rivières du bassin de la Seine.

Si la Chambre est particulièrement consciente de la solidarité qui doit exister entre les différentes parties du Bassin, elle n'entend pas pour autant que cette solidarité se traduise par une pénalisation pour certaines parties seulement de ce bassin.

11) - Loisirs

La Chambre souhaiterait que le projet de Livre Blanc prenne en considération la création d'un parc régional dans la montagne de Reims.

*

* *

En conclusion, et sous réserve des remarques ci-dessus exprimées, la Chambre estime que le projet de Livre Blanc constitue une première approche valable du problème, mais elle tient à souligner à nouveau qu'une solution réaliste ne pourra être élaborée que dans un schéma d'ensemble qui mettra en valeur le rôle du Bassin Parisien comme zone tournée, certes vers Paris, mais également vers l'extérieur et qui définira et tiendra compte des spécificités de chacun des secteurs de ce Bassin.

TROYES

RAPPORT

Ce projet de Livre Blanc a pour objet de faire le point des travaux et des réflexions à la suite des deux années consacrées à l'aménagement du Bassin Parisien.

En France, depuis la publication en 1965 du Schéma Directeur de la Région Parisienne, la notion de la région urbaine entourant la capitale est devenue familière. Mais la solution des problèmes posés par la croissance parisienne ne pouvait être trouvée dans les seules limites de la Région, et parallèlement aux efforts tendant à situer cette croissance à l'intérieur du cadre national, il est apparu nécessaire de la repenser dans un espace mieux à sa mesure : celui du Bassin Parisien.

Le Ve Plan fixait, parmi les exigences nouvelles de l'aménagement du territoire, la définition d'une politique visant à aménager le développement économique du Bassin Parisien.

A cette fin, un Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien a été créé dont la mission est de :

- coordonner les études dans le Bassin Parisien,
- organiser les consultations nécessaires,
- présenter au Comité Interministériel les décisions de programmation et les mesures administratives propres à assurer l'aménagement du Bassin Parisien, concernant notamment :
  - les zones préférentielles d'urbanisation,
  - la localisation des points forts, tels que villes nouvelles, centres d'affaires, centres administratifs, centres universitaires et culturels importants,
  - les principaux éléments des réseaux de communication interurbains et interrégionaux, ainsi que leurs points d'échange,
  - le desserrement des activités parisiennes, et particulièrement des activités tertiaires.

Une zone d'études était fixée au Groupe Interministériel, la couronne des quinze départements les plus voisins de la Région Parisienne : Oise, Aisne, Somme, Marne, Aube, Yonne, Loiret, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Sarthe, Orne, Calvados, Eure, Seine-Maritime.

Le parti d'aménagement s'appuie sur les grandes vallées ("zones d'appui") et les villes de plus de 100.000 habitants ("centres régionaux").

Il s'agit en somme de la définition d'un cadre d'aménagement plus vaste qui nous satisfait - et, nous l'avons dit lors de la consultation sur la réforme régionale - sur les plans géographique et économique en raison de notre situation sur la vallée de la Seine, de nos relations avec la Ville de Paris, en fonction des développements de l'industrie traditionnelle et des activités implantées depuis une quinzaine d'années.

Ce rapport contient deux parties : la première partie, après un aperçu rapide sur la couronne du Bassin Parisien, tente de faire le point des réflexions et de définir les objectifs et les limites d'une politique d'aménagement du Bassin Parisien.

La deuxième partie passe en revue les divers aspects de l'organisation des activités et de l'espace.

PREMIERE PARTIE : AMENAGER LE BASSIN PARISIEN

Le principe d'aménagement esquissé comporte l'attribution d'un rôle préférentiel de développement à quatre "zones d'appui" constituées par les principales vallées, axes naturels de circulation et d'échanges et zones privilégiées de l'urbanisation - la Basse-Seine, la Loire-Moyenne, l'Oise et l'Aisne, le Nord de la Champagne traversé par l'Aisne et la Marne,-et aux neuf agglomérations de plus de 100.000 habitants qualifiées de "centres régionaux (Rouen, Le Havre, Caen, Le Mans, Tours, Orléans, Troyes, Reims et Amiens), capables d'exercer un rayonnement important et d'offrir à leurs habitants la diversité des activités et des fonctions qui caractérisent la ville.

Deux idées essentielles inspirent cette politique d'aménagement :

- orienter vers les régions de la couronne des activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris, et qui autrement alimenteraient de manière excessive la croissance parisienne,

- organiser le développement de l'ensemble du Bassin Parisien de telle sorte que chacune de ses parties en tire le meilleur profit.

Une première observation s'impose :

La reconnaissance "officielle" de Troyes en qualité de Ville de la Couronne, dont on retiendra que la définition se réfère à la capacité de rayonnement et à la diversité des activités et des fonctions qui caractérisent la Ville...

Il y a lieu de demander par contre qu'une mention expresse soit faite à la zone privilégiée de développement de la Champagne méridionale autour de Troyes et de la Haute Vallée de la Seine.

Enfin, il ne semble pas conforme à une saine administration d'admettre que la stratégie d'aménagement du Bassin Parisien naisse de la confrontation des stratégies définies au niveau des circonscriptions d'action régionale.

Il est au contraire conforme à la raison de charger les circonscriptions d'action régionale d'élaborer les actions locales en fonction d'un plan d'ensemble.

Dans cette optique, il est indispensable que les concertations à établir associent les représentants des Villes de la Couronne et leurs instances économiques.

DEUXIEME PARTIE : ORGANISATION DES ACTIVITES ET DE L'ESPACE

Le document traite ici longuement des problèmes démographiques et économiques du Bassin Parisien, de l'organisation urbaine, des transports, de l'enseignement supérieur, des loisirs, etc.

La population et les emplois

Les hypothèses d'évolution de la population tendent à favoriser les quatre zones d'appui préférentielles qui connaîtraient un pourcentage annuel d'accroissement supérieur à 2 alors que ce pourcentage serait inférieur à l'unité pour le reste de la couronne.

Ces hypothèses négligent en fait les possibilités d'accueil des centres régionaux et des villes moyennes, au développement desquelles la Chambre de Commerce et d'Industrie de Troyes s'est toujours attachée.

Les activités économiques

Affirmer que "les industries traditionnelles de la Couronne n'ont pas connu de renaissance après le déclin du textile champenois, picard ou rouennais" témoigne d'une totale ignorance des réalités du Bassin économique de Troyes.

L'industrie de la Maille à Troyes est en effet la seule industrie traditionnelle à s'être maintenue et développée.

Son importance et son rayonnement national sont à prendre en considération dans la recherche de directions de développement.

La politique de décentralisation doit tendre en outre à favoriser les implantations industrielles non seulement sur les centres régionaux mais encore sur les petites villes situées dans leur mouvance économique.

Il faut remarquer enfin que la définition des centres régionaux implique , en leur faveur, la mise en œuvre d'une politique de desserrement des activités tertiaires.

Ce point est particulièrement important en ce qui concerne la Ville de Troyes dont les retards en ce domaine sont préoccupants.

L'organisation urbaine

L'organisation urbaine s'appuiera en premier lieu sur les zones d'appui et les centres régionaux.

Des relais urbains, aux fonctions diversifiées, devront cependant être maintenus et développés. Petites villes et centres ruraux assureront enfin l'armature du milieu rural.

Les réseaux de transport

Trois préoccupations guident la recherche des mesures à prendre dans la mise en œuvre d'une politique des transports au service de l'aménagement du Bassin Parisien.

- améliorer la qualité des relations avec Paris, pour rendre plus compétitives les régions de la couronne pour des implantations déterminées par la proximité de la capitale, notamment dans les zones qui ont un rôle préférentiel à jouer dans l'aménagement du Bassin Parisien,

- favoriser la mobilité à l'intérieur des régions de la couronne pour renforcer grâce à des liaisons satisfaisantes les solidarités internes dans chacune des régions,

- rechercher les mesures propres à faciliter certaines relations des régions de la couronne entre elles et surtout avec les métropoles et les régions extérieures voisines.

Nous y souscrivons bien volontiers ; il est opportun de souligner à ce propos l'intérêt qu'attache la Ville de Troyes à être reliée à l'Autoroute A 6, et à la réalisation de l'Autoroute A 5 Paris-Troyes-Nancy.

La même observation est à faire en ce qui concerne les voies fluviales et la réalisation de la liaison Seine-Moselle par la Vallée de la Seine et de l'Aube.

L'enseignement supérieur

Le rôle de l'enseignement supérieur et de la recherche dans la formation des centres régionaux est essentiel.

Or, les fonctions universitaires sont si faibles à Troyes que les auteurs du rapports n'ont pas cru devoir les mentionner.

Combler cette première lacune serait vain si la vocation universitaire de Troyes n'était affirmée de façon catégorique. Elles ne sauraient être en outre limitées à la satisfaction des besoins spécifiques locaux.

Le renforcement du programme des Instituts Universitaires de Technologie dans la Couronne parisienne par transfert des programmes parisiens devrait permettre à la Ville de Troyes d'accélérer son équipement universitaire. Des mesures de même nature devraient être prises en ce qui concerne les facultés.

C'est à notre sens une des actions essentielles d'entraînement à mener en faveur de la Ville de Troyes et de la Champagne méridionale.

Suggérée en matière d'implantation universitaire, élargie aux autres domaines, une politique d'aménagement basée sur la recherche de complémentarités et de spécialisations est la voie qui, semble-t-il, permettrait la création d'une mentalité "Bassin Parisien" et le développement équilibré des zones urbaines et rurales de ce vaste ensemble économique.

LE MANS

AVIS

CONSIDERATIONS GENERALES

Le fond du problème c'est que, pour la première fois, on se préoccupe de régions situées entre la Région Parisienne et les grandes métropoles d'équilibre. Il y avait là un certain vide économique très dépendant de Paris mais jusqu'alors on ignorait les préoccupations du Gouvernement sur son aménagement.

Le Livre Blanc définit des orientations et propose des thèmes de réflexion sur cet aménagement.

Le document pose très justement l'idée que la politique d'aménagement du territoire ne peut plus se contenter des thèmes habituels : industrialisation, etc. et il élargit le débat à l'ensemble des activités humaines.

Le Livre Blanc a raison de souligner que la récente augmentation des taux de croissance de la population des différentes parties du Bassin Parisien, et notamment l'accroissement des taux observé entre les périodes 1954-1962 et 1962-1968, le tassement de ces taux pour la Région Parisienne,conduisent à nier le fatalisme de la croissance continuelle de Paris et autorisent l'espoir d'une amélioration du potentiel humain et, par conséquent, économique des régions du Bassin Parisien.

Il faut néanmoins être réservé sur la valeur des pourcentages de croissance donnés dans le Livre Blanc, car on s'aperçoit qu'en valeur absolue la croissance de la population de la couronne du Bassin Parisien reste encore inférieure à celle de la Région Parisienne.

On doit pouvoir bâtir un avenir plus favorable pour la couronne parisienne, étant donné qu'on a davantage de chances qu'on ne le pensait avant le recensement de 1968, pour continuer à croître d'ici 1985 ou l'an 2000.

STRUCTURE DU BASSIN PARISIEN

L'idée de favoriser la croissance dans quatre zones d'appui peut paraître séduisante. Cependant elle est posée a priori et ne repose sur aucune justification scientifique.

Les rédacteurs sont partis du postulat que les zones les plus denses continueraient à se densifier d'elles-mêmes. Ceci n'est pas évident, car il n'est pas démontré que les éléments qui étaient favorables à un établissement humain dans le passé le resteront indéfiniment. Seule l'option prévue en faveur de la Basse-Seine paraît justifiée.

Si l'on arrivait à démontrer que la croissance doive partir de zones d'appui, la Sarthe pourrait prétendre que l'autoroute Paris-Le Mans doit constituer dans l'avenir un axe structurant.

LA CONCERTATION AU NIVEAU DU BASSIN PARISIEN

Le Livre Blanc a raison de reconnaître la nécessité d'une concertation des responsables politiques au niveau du Bassin Parisien. Il rejette la création d'une sorte de "super-région" et prône la création d'une instance permanente d'information réciproque, de dialogue et de concertation, réunissant les responsables du développement des régions du Bassin Parisien, s'appuyant sur leurs élus et les représentants de leurs forces économiques et où seraient discutés les éléments communs de leur politique de développement.

Si ce sont les C.O.D.E.R. des régions qui délèguent des représentants, il faut insister pour que ceux-ci aient une connaissance intime et soient originaires des départements concernés (cas particuliers des Pays de la Loire et de la Bourgogne qui n'ont respectivement qu'un département concerné, la Sarthe et l'Yonne).

CHAPITRE I – POPULATION ET EMPLOI

Le Livre Blanc énonce des projections de population pour 1985 et 2000 qui n'ont pas de raisons particulières d'être contestées.

En revanche, il semble qu'on puisse contester que la faiblesse du taux d'urbanisation des régions de la couronne par rapport au reste de la France se poursuivra aussi longtemps.

CHAPITRE II – LES ACTIVITES ECONOMIQUES

• Agriculture

L'analyse très pertinente du Livre Blanc appelle seulement quelques remarques :

Le document, pour la première fois, cherche à ne pas dissocier les notions d'Habitat, Travail, Loisirs et Services dans l'aménagement de l'espace rural. Il ne précise, malgré tout, pas suffisamment la priorité à l'élément Travail.

Dans la Sarthe, il est exact que le nombre minimum technique d'exploitants ou d'ouvriers agricoles n'est pas encore atteint et qu'il reste encore un excédent de population disponible assez important, bien qu'il s'agisse souvent d'agriculteurs âgés (La Sarthe compte encore 12.000 exploitations de moins de 10 hectares).

L'espace rural devra être organisé, notamment au niveau des petites villes qui atteindront bientôt entre 10.000 et 15.000 habitants et qui doivent présenter une gamme de services leur permettant un rayonnement de 10 à 15 kilomètres sur l'espace rural.

Il y a lieu en outre de contester la conclusion un peu hâtive du Livre Blanc qui prétend limiter la production laitière aux seuls secteurs les plus favorisés, tels qu'une partie de la Normandie ou la Thiérache, et qui entend que les autres régions productrices de lait se reconvertissent vers la production de bétail d'embouche.

La vocation laitière du département de la Sarthe doit être affirmée.

Il ne faut pas sous-estimer les besoins en main-d'œuvre spécifique à l'élevage pour évaluer la population nécessaire à la mise en valeur d'une région à vocation élevage.

La limitation de la production laitière serait une erreur dans cette région où les structures de production et de transformation sont très adaptées, aussi bien qu'en Normandie.

Tant que le prix des céréales restera ce qu'il est, comparativement au prix de la viande de bœuf, il n'y a aucun intérêt à transformer les céréales en viande bovine. Il serait dangereux d'entrevoir des structures établies sur ce systéme.

En ce qui concerne la structure des exploitations agricoles, il n'est pas précisé ce qu'il est envisagé de faire des terres "pauvres et démembrées" actuellement cultivées.

Ajuster le choix des spéculations à la demande ne peut être envisagé comme le seul fait du Bassin Parisien, dans le but d'assainir le marché. L'évolution vers de grandes unités d'exploitation est impossible d'ici à 1985.

Les sociétés foncières seront un moyen certain d'augmenter la valeur locative du sol, mais qu'en résultera-t-il d'autre ?

Le document avoue une politique baissière prévoyant l'ajustement des revenus par le seul procédé d'une productivité accrue.

•Industrie

Le Livre Blanc a raison d'insister sur le fait que les villes de la couronne parisienne bénéficient d'une véritable tradition industrielle. Les implantations industrielles doivent se poursuivre dans les villes importantes.

Le "saupoudrage" industriel de petits centres, s'il a eu pour origine un moindre coût d'implantation (terrains, main-d'œuvre) est une source de déséquilibre grave pour les communes en cas de disparition d'activité.

Aucun tissu industriel n'étant créé, l'ouvrier se trouve rivé à son entreprise, sans possibilité de promotion ou d'évolution.

Sur un plan plus général, le Livre Blanc a raison de souligner que la carte des aides à la décentralisation a besoin d'être revue.

•Le Secteur tertiaire

Le Livre Blanc semble trop pessimiste quant au développement des activités tertiaires. Il constate simplement la faiblesse de l'appareil tertiaire supérieur (services aux entreprises et centres de décision, notamment) sans affirmer la possibilité de développer toutes les formes du tertiaire dans le Bassin Parisien.

Il semble nier que Paris puisse perdre le quasi-monopole qu'il détient actuellement.

On peut au contraire affirmer qu'avec la croissance des centres universitaires, l'environnement culturel et de loisirs des principales villes et l'agrément des sites, les villes de la couronne doivent renverser le courant défavorable.

CHAPITRE III – L'ORGANISATION URBAINE

Il est exact que la perspective d'un doublement ou d'un triplement des villes doit conduire à de profonds changements dans les structures urbaines.

L'animation du centre-ville est indispensable si l'on veut que la ville puisse attirer et intéresser les habitants et donner une image favorable de son activité.

Le développement des grandes surfaces commerciales et l'implantation d'immeubles de bureaux à la périphérie des agglomérations posent donc de façon urgente la question de l'organisation des centres.

Le Mans, sur ce plan, dispose d'un certain nombre d'atouts, car ses immeubles du centre sont vétustes et sans grand intérêt architectural (le quartier historique étant par ailleurs bien délimité) et d'une densité faible.

Il semble donc que la création de nouveaux immeubles à usage d'habitation ou de bureaux et la création de larges voies d'accès redonneraient au centre une vie commerciale intense, les activités de services étant en partie concentrées autour de la gare.

La Municipalité du Mans s'est d'ailleurs fixé comme l'un de ses objectifs prioritaires la rénovation du centre-ville.

Une fois doté des facilités de communications nécessaires, Le Mans pourrait devenir un important centre de services. A cet égard, il faut considérer comme primordiale la création de voies pénétrantes permettant des déplacements rapides.

•Villes de la couronne et villes nouvelles de la région parisienne

Le Livre Blanc expose très nettement le problème de la concurrence entre les villes de la couronne et les villes nouvelles de la région parisienne.

Cette concurrence ne doit pas reléguer au second plan le problème fondamental de la concurrence de Paris avec les villes de la couronne.

A cet égard, il faut souligner la nécessité de faire respecter la politique de décentralisation (freinage des implantations en région parisienne).

Par ailleurs, parmi les handicaps des villes de la couronne, le Livre Blanc omet de citer l'incompatibilité des aides spécifiques aux régions avec la politique traditionnelle d'aide à la région parisienne (subvention à la R.A.T.P., subvention à la S.N.C.F. pour les lignes de banlieue, coûts considérables des travaux de tous ordres réalisés pour les Parisiens et supportés par le budget de l'Etat, etc.).

On remarque que les entreprises parisiennes disposent d'avantages occultes tels, à Paris, que leur déplacement vers les régions ne se fait pas spontanément, mais rend nécessaire un système d'aide artificiel. Il sera malheureusement très long de supprimer cette aide aux entreprises parisiennes, qui soulève des problèmes de politique générale.

CHAPITRE IV – LES RESEAUX DE TRANSPORTS

• Transports ferroviaires

Le Livre Blanc n'a présenté aucun plan cohérent des transports ferroviaires dans le Bassin Parisien.

Certaines suggestions : desserte cadencée notamment, ne tiennent pas compte des impératifs techniques.

On note une saturation des lignes au départ de certaines gares, rendant nécessaire à brève échéance l'installation d'une régulation automatique.

Si l'on veut augmenter le trafic de ces lignes, il sera indispensable de créer de nouvelles infrastructures. Le Livre Blanc aurait dû citer la nécessité de cet investissement.

Sur Paris-Montparnasse, le problème est moins aigu. Mais une multiplication des trains entraînerait également des contraintes techniques (on ne peut faire abstraction des trains desservant les au-delà du Mans).

Le Livre Blanc indique bien la nécessité des liaisons entre les villes de la couronne, mais sans s'attacher précisément aux relations ferroviaires.

• Terminaux ferroviaires

Le Livre Blanc envisage l'aménagement des terminaux ferroviaires pour l'installation des établissements tertiaires.

Au Mans, cela devrait se traduire par l'aménagement du quartier de la gare selon les idées suivantes : démolition de l'hôpital psychiatrique, création de vastes parkings, déviation de la circulation vers d'autres voies à restructurer, construction d'immeubles à usage de bureaux dans le quartier de la gare, des deux côtés des voies.

La présence de la Recette principale des Postes provoque actuellement des difficultés, tant pour la circulation que pour le stationnement. Un aménagement futur devrait tenir compte de cette nuisance.

• Problèmes routiers

L'accès au cœur des villes, comme il a été dit plus haut, paraît fondamental, de même qu'un accès facile aux gares de chemin de fer.

Dans le contexte actuel, Le Mans apparaît bien comme un carrefour, il doit le rester.

La Chambre de Commerce réaffirme la nécessité de la rocade Rouen - Caen - Le Mans - Tours, axe particulièrement important pour le transport des marchandises depuis les ports de la Manche vers le Midi et les mouvements touristiques vers l'Espagne.

D'ailleurs, cette route n'est qu'une partie d'une grande rocade reliant entre elles toutes les villes de la couronne.

La Chambre de Commerce déplore que le plan de la page 79 indiquant les liaisons routières importantes pour l'aménagement des régions du Bassin Parisien omette la liaison Le Mans - Orléans qui bénéficie déjà d'un trafic de camions d'une certaine importance.

• Aviation

La Sarthe peut limiter ses ambitions à l'aviation d'affaires, tout au moins pour le futur immédiat.

Toutefois, elle s'intéresse à la possibilité d'une implantation de l'aéroport Paris III dans la Région Rouennaise. Une telle création serait très bénéfique pour tout l'Ouest et la Sarthe (création d'emplois et arguments supplémentaires pour une bonne liaison avec la Région Rouennaise). L'aéroport pourrait devenir un lieu de rencontres d'affaires.

CHAPITRE V – ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

L'analyse du Livre Blanc est certainement très précise. Toutefois, il semble qu'il insiste trop sur le phénomène de la sous-scolarisation des régions de la couronne, les taux de scolarisation étant en fait en augmentation constante.

Devant l'acuité des problèmes universitaires aussi bien à Paris que dans les villes de la couronne, il paraît indispensable de définir une politique de l'Enseignement supérieur au niveau du Bassin Parisien.

En ce qui concerne Le Mans, il faut avant tout essayer de développer ce qui est déjà en place, mais en spécialisant surtout dans les branches scientifiques.

On pourrait améliorer l'enseignement des langues (espagnol, rejeté actuellement en raison de la position géographique du Mans, au nord de la Loire).

Cependant, on pourrait dans un stade ultérieur, aller jusqu'à une complémentarité entre des villes comme Tours (Médecine), Orléans (Disciplines littéraires) et Le Mans (Sciences).

La formation en vue d'emplois locaux ne saurait être rejetée, mais elle ne doit pas être systématisée, en raison des exigences nouvelles de la mobilité professionnelle.

Les liaisons Université-Industrie devront être multipliées.

Le Livre Blanc a raison d'insister sur des mesures spécifiques à adopter pour améliorer les conditions de vie des étudiants.

La Chambre de Commerce n'est pas hostile à l'idée de créer une sorte de bourse du travail d'appoint, mettant en rapport les offres des employeurs et les demandes des étudiants.

CHAPITRE VI – LES LOISIRS

Le Livre Blanc a parfaitement raison d'insister sur l'importance des problèmes culturels et d'environnement.

Cependant, il ne parle pas assez des problèmes d'équipement, s'en remettant simplement aux richesses naturelles, telles que l'eau, les forêts, etc.

L'énumération des projets d'aménagement omet les importantes opérations de Sillé-le-Guillaume et des bois de Changé, ainsi que le problème plus général de l'équipement des villages ruraux.

Des richesses importantes du département sont omises, en particulier les principales forêts.

On a oublié de mentionner la vocation particulière de la Sarthe à la chasse et à la pêche et les possibilités de "chasse industrielle" (élevage de perdreaux, etc.).

Il convient d'affirmer que les besoins cumulés des résidents et des touristes de passage justifient la création de projets d'envergure.

Il faut profiter de la nécessité du déplacement de la piste des "24 Heures du Mans" (route de Tours), pour créer un vaste ensemble de loisirs servant toute l'année.

• Les équipements sportifs

Le Livre Blanc n'insiste pas assez sur la nécessité de l'équipement sportif. On peut discuter le choix entre un très grand parc de loisirs pour l'ensemble de l'agglomération mancelle, pouvant accueillir à la fois les élèves de 30 à 40 écoles, ou 4 à 5 centres plus petits permettant des déplacements plus réduits.

Mais de toute façon, ces centres sont nécessaires, car ils peuvent être utilisés par les adultes et les jeunes travailleurs.

CHAPITRE VII – LES RESSOURCES RARES

Le remembrement est condamné au titre de la conservation du paysage ; c'est pourtant la raison principale de la subsistance de l'Agriculture sur des espaces qui cesseront d'avoir un attrait sans elle.

Le document est contradictoire avec lui-même quand il envisage de grandes unités économiques, en même temps qu'une agriculture bocagère.

En ce qui concerne l'eau, il faut envisager la collecte de l'eau de ruissellement en hiver dans des retenues collinaires suffisantes au besoin pour irriguer des surfaces cultivables et pratiquer certains exercices récréatifs.

CAEN

AVIS

1 – LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

1) La politique d'aménagement du Bassin Parisien repose sur 4 zones d'appui et 9 villes :

- Zones d'appui : - Basse-Seine
  - Vallée de l'Oise et de l'Aisne
  - Vallée de la Loire-Moyenne
  - Triangle Nord-Champenois
- 9 villes : Rouen - Le Havre - Caen - Le Mans - Tours - Orléans - Troyes - Reims et Amiens.

Ceci suppose une stratégie de croissance établie pour chaque centre en fonction de son originalité (site, densité actuelle, qualité urbaine, etc.). Malheureusement et contrairement à ce principe, le Livre Blanc prévoit plutôt de développer les points forts et de concentrer les efforts sur les zones géographiques déjà développées. Ainsi la zone d'appui de la Basse-Seine ne concerne la Basse-Normandie que dans sa fraction Nord et s'arrête en principal à Caen... mais Caen est en bout de chaîne et la Mission d'Etudes Basse-Seine s'en occupe fort peu.

La nécessité apparaît donc d'établir des liaisons organiques entre la Mission d'Etudes Basse-Seine et la Région de Basse-Normandie.

D'une façon générale, il faut établir des liaisons entre les différentes Régions du Bassin Parisien, pour leur permettre de dégager entre elles leurs points communs et d'établir les bases d'un Schéma d'Aménagement d'ensemble. Le Livre Blanc en parle, mais d'une façon imprécise.

2) Le Schéma Directeur d'Aménagement du Bassin Parisien

Le Livre Blanc ne prévoit pas l'élaboration d'un Schéma Directeur du Bassin Parisien... Sans doute le territoire du Bassin Parisien est-il trop vaste pour être concerné par un seul et même Schéma Directeur, mais il faut tout de même bien que les objectifs généraux définis par le Livre Blanc débouchent, à un moment donné, sur un programme d'actions précises et coordonnées dans l'espace et dans le temps. Et, dès lors se pose la question de savoir comment et par qui ce programme d'ensemble sera mis au point.

3) La création de villes nouvelles

Les Villes de la Couronne sont inquiètes de la créations des villes nouvelles autour de Paris, qui constitueront certainement un écran à la décentralisation de Paris vers la province, et de plus, dans leur conception actuelle, elles apparaissent moins destinées à structurer le Bassin Parisien qu'à absorber les rejets de la croissance parisienne.

La D.A.T.A.R. s'est d'ailleurs rendu compte de ce risque d'écran et a différé la réalisation de certaines des villes prévues, et notamment Mantes-Sud.

La Basse-Normandie ne peut qu'insister pour que soit réduit ce projet de création de villes nouvelles, en arguant notamment de ce que les Villes de la Couronne sont capables d'absorber des excédents de population, et qu'en tout cas, les équipements nécessaires à leur extension coûteraient moins cher à réaliser que de construire ab nihilo des villes nouvelles de grande importance.

Ce qu'il faut donc obtenir, ce sont des projets utilisant d'abord au maximum les ressources des villes de la couronne. En cas de besoin, et seulement dans ce cas, des villes nouvelles pourraient être créées ; mais, dès lors, leur création ne devrait plus apparaître comme répondant au problème posé par la croissance de la seule Région Parisienne en état permanent de débordement vers l'Ouest.

Leur création devrait alors être considérée comme répondant aux besoins de décongestion non seulement de Paris, mais des villes de la couronne saturées, et dans de cas, elles ne seraient pas forcément situées dans un rayon de 50 kilomètres autour de Paris.

II — LES LIMITES DU BASSIN PARISIEN

- 15 départements - périmètre défini en 1966 par le Comité Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien.

- En Basse-Normandie : Calvados et Orne, mais pas la Manche.

- Il serait souhaitable de demander que le département de la Manche soit intégré dans le Bassin Parisien pour les raisons suivantes :

    - Le département de la Manche est, presque au même titre que le Calvados et l'Orne, sous l'influence dominante de Paris. Ceci est vrai, en particulier pour ses établissements industriels les plus importants. Ex. : Arsenal de Cherbourg - C.E.A. de Beaumont.

    - Il semble difficile d'harmoniser la politique d'aménagement du Bassin Parisien (département de la Manche exclu) avec la politique d'aménagement régional de la Basse-Normandie (département de la Manche inclus).

    - Cette difficulté, sur le plan de l'harmonisation des politiques d'aménagement, risque de se retrouver aussi sur le plan de la répartition des crédits, lorsque la Région aura été créée et disposera elle-même de son financement pour appliquer sa politique régionale.

Face à ces difficultés, une solution pourrait être trouvée, mais elle nécessiterait une reconsidération des limites du Bassin Parisien telles qu'elles ont été définies par le Comité Interministériel. Cette solution consisterait à faire du Bassin Parisien un ensemble constitué de régions plutôt que de départements ; dans cette optique, le Bassin Parisien se superposerait à un ensemble de régions de programme, sans en bousculer quelque peu le découpage déjà existant.

III – L'EMPLOI

Il est prévu que, entre 1962 et 1985, il devra être créé dans la Couronne 1.250.000 emplois, si l'on tient compte :

- de l'augmentation normale de la population active
- de la diminution de la population agricole (325.000)

La répartition de ces 1.250.000 emplois est prévue comme suit :

- Par Secteurs : Bâtiments et Industries : 690.000
  Secteur Tertiaire : 560.000
- Dans le temps : Par an : 52.000 Industrie : 29.000
  Services : 23.000

Ces données quantitatives paraissent un peu trop mathématiques et auraient peut-être besoin d'être mieux précisées par branches d'activité et par région.

Au point de vue qualitatif, il faut insister sur 2 points :

- Les villes de la couronne ne peuvent se contenter d'avoir des usines où l'on n'emploie que de la main-d'œuvre non qualifiée, car cela crée des difficultés dues au déclassement des ouvriers qualifiés.
- Il est nécessaire de prévoir aussi, dans nos villes, des créations d'emplois dans le secteur tertiaire, à la fois pour donner du travail sur place aux salariés de ce secteur, et aussi pour éviter une trop grande dépendance de la région à l'égard de Paris. Le Livre Blanc semble trop réserver le tertiaire à Paris.

IV – L'INDUSTRIALISATION

L'industrialisation reste le moyen essentiel pour chaque région de faire face à son développement démographique et de réaliser son expansion. Ceci est donc vrai pour l'ensemble des régions qui constituent la couronne du Bassin Parisien. Mais constamment apparaît sous-jacente une concurrence sur ce point entre la Région Parisienne stricto sensu et les autres régions de la couronne.

Il est bien évident que la proximité de Paris est pour les régions de la couronne à double tranchant :

- elle est favorable en ce sens que les industries parisiennes s'y décentralisent plus volontiers,
- elle est défavorable en ce sens que la main-d'œuvre de ces régions est facilement attirée par Paris.

Or, on peut craindre que, dans l'avenir, les arguments défavorables ne l'emportent sur les arguments favorables et ceci pour plusieurs raisons :

- d'abord parce que la décentralisation des industries parisiennes se pratique de moins en moins. Les industriels préfèrent rester aux environs de Paris, où ils ont un choix de main-d'œuvre (et surtout de main-d'œuvre qualifiée) plus important qu'en Province,

- ensuite, parce que la Région Parisienne s'efforce de retenir ses industries et crée ses propres zones industrielles. N'a-t-on pas aussi, sur le plan gouvernemental, réduit récemment les primes qui devaient être payées par les industries désireuses de s'étendre dans la banlieue parisienne?

Donc, sur le plan de leur industrialisation, les régions de la couronne ont à contrebattre l'influence de Paris.

Sur ce point, le Livre Blanc laisse percer une optique assez parisienne quand il dit : "le desserrement des activités de la Région Parisienne doit désormais être considérée comme un appoint très important, mais non plus vital".

Les régions de la couronne doivent :

- Avoir leurs zones industrielles prêtes.

- Demander à ce que les aides et incitations à l'industrialisation jouent en faveur du Bassin Parisien, alors que, actuellement, les aides valables ne jouent qu'en dehors du Bassin Parisien.

- Essayer d'éviter la création de certaines villes nouvelles, et surtout, éviter qu'elles ne soient dotées à leur tour de zones industrielles, auquel cas, on irait vers une nouvelle concentration industrielle à 50 km autour de Paris.

Par ailleurs, sur le plan qualitatif de l'industrialisation, il faut s'efforcer d'obtenir de la part des Pouvoirs Publics une politique de décentralisation du tertiaire (alors que le Livre Blanc sous-entend volontiers que le tertiaire a surtout sa place à Paris), et à cet égard, il faut obtenir que les primes de décentralisation du tertiaire jouent en faveur des villes de la couronne.

Si l'industrialisation est le moyen essentiel de réaliser l'expansion d'une région, il faut bien se garder aussi de l'industrialisation à tout prix et partout.

L'industrialisation poursuivie systématiquement et égalitairement à l'échelle de toutes les villes et de tous les chefs-lieux de canton est un leurre. Elle conduit à des mécomptes pour les industriels et à des déséquilibres pour les villes.

Dans le cadre de l'armature urbaine régionale, il faut définir et délimiter les aptitudes de chaque ville à recevoir telle ou telle nature d'industrie et adapter la taille des entreprises à la taille des villes.

V — LES LIAISONS REGIONALES

Le Livre Blanc pose le principe :

- d'une amélioration des relations du Bassin Parisien avec Paris

- et en même temps, d'une amélioration des relations du Bassin Parisien avec les autres régions.

Nous ne pouvons que souscrire à ces deux idées.

Que signifient-elles sur le plan pratique ? Les priorités dans ce domaine, ont été maintes fois définies à la fois sur le plan des liaisons routières, ferroviaires, aériennes par tous les organismes régionaux et il ne paraît pas utile d'y revenir ici.

Remarquons seulement au passage que le Livre Blanc est muet sur les équipements en matière de télécommunications qui sont pourtant primordiaux pour l'ensemble de nos régions. Il est vrai que le sujet est peut-être davantage du ressort d'un Schéma National.

VI – L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Le Livre Blanc ne parle que de l'Enseignement Supérieur et insiste sur la nécessité de l'intégrer mieux dans la Cité.

Il parle à cet égard de l'exemple de Caen où cette intégration serait la mieux réussie et envisage de faire de Caen une Université modèle. Nous ne pouvons qu'abonder en ce sens.

Par ailleurs, l'idée est émise d'une spécialisation et d'une complémentarité des Universités de la couronne... et ceci paraît également valable.

On peut s'étonner que le Livre Blanc ne parle pas du tout des autres niveaux de l'Enseignement.

VII – LQISIRS

La région de Basse-Normandie doit jouer un rôle important en ce qui concerne la politique d'aménagement des loisirs, non seulement les loisirs des Parisiens, mais aussi de ceux de l'ensemble des villes du Bassin Parisien.

Ceci implique la réalisation de nombreux équipements, tant pour les stations balnéaires que pour les zones forestières et rurales.

CONCLUSION

A la fin de la lecture de ce projet de Livre Blanc, deux impressions majeures se dégagent :

- d'abord, en ce qui concerne l'aménagement du Bassin Parisien lui-même, on a l'impression que le développement des villes de la couronne est conçu pour être réalisé non pas en fonction de l'originalité de chacune de ces villes, mais surtout dans le but de soulager la capitale de la forte progression démographique qui s'exerce sur elle.

Sans vouloir remettre en cause le rôle privilégié que doit conserver Paris dans le Bassin Parisien, il serait normal de postuler qu'à partir d'un certain seuil (200.000 habitants en 1975), les villes du Bassin Parisien devraient disposer de tous les éléments industriels et tertiaires leur permettant d'avoir un rôle régional.

- ensuite, si l'on se place sur le plan national, on a un peu l'impression que les problèmes d'aménagement sont pris à l'envers, en ce sens que l'on cherche à définir les principes d'aménagement de telle ou telle région sans tenir compte des principes d'aménagement des régions voisines et sans connaître les plans d'aménagement des grands équipements nationaux.

Autrement dit, avant de définir le plan d'aménagement de telle ou telle région, ne serait-il pas logique que soient publiés, auparavant, les schémas d'infrastructures, sur le plan national, des principaux secteurs d'équipement, par exemple : les grands axes routiers, les aéroports, les relations ferroviaires, l'équipement universitaire, les grands équipements de loisirs ?

C'est ensuite, dans le cadre de ces schémas nationaux que chaque région devrait inscrire ses propres équipements en tenant compte de ce qui est prévu sur le plan national.

Bien entendu, pour l'établissement de ces plans nationaux, il serait indispensable de consulter les régions, mais elles participeraient à ce travail dans une optique nationale et pas seulement régionale.

ROUEN

RAPPORT

présenté par Monsieur THOUMYRE au nom de la Commission d'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen tient d'abord à souligner tout l'intérêt qu'elle a tiré de l'examen du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien.

Elle attire toutefois l'attention des responsables sur l'idée fondamentale suivante :

la Basse-Seine, considérée par les directives gouvernementales comme zone principale de desserrement de la Région Parisienne, jouit d'atouts exceptionnels parmi lesquels on peut citer notamment :

- le complexe portuaire ROUEN/LE HAVRE
- la proximité de la Région Parisienne,

renforcés par des réalisations actuelles concernant spécialement les infrastructures.

Cette orientation traduit bien d'ailleurs la volonté des Pouvoirs Publics eux-mêmes de faire de ce secteur, comme ils l'ont également dit, un complexe portuaire et industriel compétitif à l'échelle européenne. L'objectif souhaitable est d'en constituer une grande région industrielle indépendante de Paris, ayant sur place tous les élé-

ments de son essor parmi lesquels, aussi et avant tout peut-être, les fonctions de direction et de décision. Ce but constitue le second objectif prioritaire national fixé à la Haute-Normandie et notamment à la Basse-Seine.

Or, le projet de Livre Blanc, à quelques nuances près, semble vouloir considérer la Basse-Seine comme une simple zone d'appui parmi d'autres, comme la Vallée de l'Oise ou celle de la Loire-Moyenne, lesquelles ne peuvent, ni de près ni de loin, offrir à la communauté nationale les atouts exceptionnels dont dispose notre région.

C'est pourquoi on s'inquiétera vivement de ce que la Basse-Seine, loin de se voir reconnaître définitivement comme une zone prioritaire, soit replacée dans le vaste ensemble du Bassin Parisien et soit presque considérée comme une zone quelconque de ce secteur géographique, ayant Paris pour centre.

Il importe essentiellement de réaffirmer la vocation du secteur compris entre Paris et Le Havre, particulièrement apte à mettre à la disposition du pays les outils concurrentiels qui lui sont dès maintenant, et dans l'avenir, indispensables pour traiter d'égal à égal avec les grands ensembles économiques de l'Europe Occidentale. Tout en gardant des liens étroits avec la région parisienne, la Haute-Normandie doit s'organiser une vie propre, autonome, hors satellisation, mais en tenant compte de l'existence des courants industriels, économiques et culturels très puissants.

Il est en outre à faire remarquer que le principe d'autonomie énoncé ci-dessus suppose la dotation de moyens spécifiques et doit notamment s'appuyer :

I – Sur un système de communication approprié :

A) L'établissement d'une liaison fluviale Ouest-Est à gabarit international pour moderniser les canaux existants partiellement déjà entre Seine et Est et reconnus insuffisants depuis longtemps, et pour rétablir l'équilibre économique gravement compromis par le renforcement actuel unique de l'axe Nord-Sud, notamment grâce aux travaux Rhin/Rhône. Cette réalisation est indispensable pour la prospérité tant régionale que nationale. Aussi peut-on s'inquiéter vivement que dans le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien la réalisation de la liaison Seine-Est soit reportée à plusieurs décennies.

B) L'établissement de liaisons routières rapides à grand gabarit

a) au Nord de Paris, entre Seine et Est

b) à l'Ouest de Paris, entre Seine et Centre

c) entre Normandie-Nord par liaison beaucoup plus directe entre Caen et Lille,

le tout, par l'amélioration des voies existantes.

C) La réalisation d'un réseau de communications régionales, ferroviaires entre :

a) Normandie-Nord

b) Normandie-Centre

c) Normandie-Est.

D) La réalisation d'un réseau de liaisons aériennes progressivement sur toutes les villes importantes de France, ainsi qu'à destination des grands centres économiques étrangers avec lesquels notre région tend à avoir des liens commerciaux substantiels.

E) L'étude d'implantation d'aéroports dans les régions du Bassin Parisien et notamment la nécessité de fixer rapidement l'emplacement à retenir pour le troisième aéroport national.

II – Sur la création de structures régionales avec moyens financiers et pouvoirs de décision

Il importe que soient mis à la disposition des régions d'importants moyens financiers dont elles disposeraient librement. La façon dont ces ressources seront employées serait de nature à accélérer une évolution favorable de l'augmentation de la population et des emplois, et à améliorer l'activité économique des régions concernées. Ces dotations financières leur apporteraient des possibilités d'autogestion favorables à leur développement. C'était là tout l'intérêt du projet de réforme régionale. Les régions y trouveraient de plus une autonomie certaine, particulièrement celles d'entre elles qui possèdent des atouts exceptionnels propres à faciliter leur épanouissement naturel, et, parmi elles, bien entendu, notre province normande.

III – Sur un développement de la formation intellectuelle, notamment dans le secteur supérieur, et

sur l'expansion de la recherche liée aux activités économiques régionales, le tout profondément intégré, autant que faire se peut, à l'intérieur des villes et avec une puissante participation de l'université.

IV – Sur une urbanisation harmonieuse de la Basse-Seine

Il convient à cet égard :

a) de répartir de façon équilibrée la pression démographique attendue,

b) de réaliser, ainsi qu'il a été demandé, un équilibre harmonieux entre la Basse Vallée et les plateaux non concernés par le schéma d'aménagement,

c) enfin et surtout, de promouvoir les villes de la couronne, non plus d'une façon restrictive et tournée vers Paris, mais au contraire d'orienter de préférence leur action vers l'extérieur, au bénéfice de chacune des régions concernées, par exemple :

- CAEN vers la Bretagne,
- ROUEN/LE HAVRE vers la mer et l'Angleterre,
- AMIENS vers le Nord et la Belgique,
- REIMS vers le Luxembourg,
- TROYES vers l'Allemagne,
- ORLEANS - TOURS - LE MANS vers le Sud de la France.

CONCLUSION

Pour que s'établisse cette prise de conscience de l'intérêt de la communauté régionale et pour que se crée une action puissante en vue du développement de cette communauté, il serait intéressant que soit établi le plan d'une campagne d'information soutenue à long terme à laquelle participerait l'ensemble des activités locales et qu'ensuite se poursuivent des efforts coordonnés pour appuyer ce qui sera entrepris, tel qu'il en est déjà, par des organismes existants chargés de cette mission, C.O.D.E.R., Comité d'Expansion Régionale, Mission de la Basse-Seine. Il convient donc qu'il y ait mobilisation des esprits pour participer à un effort économique régional de longue durée.

LE HAVRE

AVIS

PREAMBULE

Le projet de Livre Blanc veut combler une lacune grave en matière d'aménagement du territoire : l'absence, à ce jour, d'une étude prospective de la région française la plus importante : le Bassin Parisien.

Deux principes fondamentaux ont guidé cette étude (page 22 du Livre Blanc) :

- "Orienter vers les régions de la couronne des activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris, et qui, autrement, alimenteraient de manière excessive la croissance parisienne".

- "Organiser le développement de l'ensemble du Bassin Parisien de telle sorte que chacune de ses parties en tire le meilleur profit".

Ils ont notre approbation.

Mais, dans les moyens proposés, le projet appelle un certain nombre de réserves.

Une observation qui nous semble fort importante doit être faite en premier lieu : les prévisions d'aménagement et de développement présentées dans le Livre Blanc s'appuient essentiellement sur des données démographiques et trop peu sur les réalités économiques.

Il est certain qu'un développement anarchique compromet le fonctionnement d'un organisme vivant, mais, en l'occurence, il semble méconnu que tout organisme tel fait montre, depuis le stade de l'œuf, de ce qu'un biologiste appelait, dans un raccourci saisissant, "un dynamisme organisateur". Si le Bassin Parisien doit constituer une unité vivante, ce dynamisme organisateur doit être recherché sur le plan économique.

Cette observation d'ordre général explique la nature des remarques qui suivent, répondant aux questions adressées par Monsieur le Préfet de Région de Haute-Normandie.

QUESTION — *Estimez-vous les atouts dont dispose la Haute-Normandie et évoqués dans le Livre Blanc du Bassin Parisien (existence du complexe portuaire ROUEN-LE HAVRE-Zone de Schéma Basse-Seine) soient suffisamment mis en relief par rapport à ceux des autres régions du Bassin Parisien ?*

REPONSE : Il est certain que le Bassin Parisien se caractérise d'abord, au point de vue économique, par la présence, en son centre, de la Région Parisienne qui, par sa puissance industrielle et l'importance de ses activités tertiaires, constitue une des zones économiques prépondérantes de l'Europe.

Le Livre Blanc reconnaît avec raison la situation privilégiée de la Basse-Seine : "on y trouve, d'abord, sur la mer la plus fréquentée du monde, un complexe portuaire de dimension européenne, du Havre à Rouen, dont le trafic représente le quart du trafic maritime total de la France et qui est accessible aux plus gros navires dans le port du Havre, ceux de 250.000 tonnes en 1970".

Mais il ne fait que constater un fait sans en tirer les conséquences.

Si l'on se réfère à la géographie, aux avantages naturels du site, au développement des transports, en particulier des transports maritimes, il apparaît que dans la dernière partie du siècle, les rapports entre la façade Atlantique - Manche - Mer du Nord, de l'Europe et le reste du Monde, se répartiront entre deux grands pôles portuaires.

D'ores et déjà, Rotterdam a pris la position de Super Grand (1968 : 157 millions de tonnes). Anvers est encore aujourd'hui son second mais à distance respectueuse (1968 : 72,402 millions de tonnes). C'est un Grand qui touche cependant, dès maintenant, aux limites de son développement ; il est talonné par le complexe portuaire de Rouen-Le Havre (1968 : 53,371 millions de tonnes) qui est lui le second Super Grand de demain.

Le graphique joint concernant le seul port du Havre, illustrant la progression du trafic depuis 1948, donne une estimation évidemment sommaire mais saisissante de la fourchette dans laquelle pourraient se placer les trafics de l'avenir, la progression future suivant celles de 1951, 1958, 1960 ou 1966 jusqu'à 1968, progressions moyennes annuelles toujours en augmentation.

L'exemple de Rotterdam est là sous les yeux pour montrer, dix à quinze ans à l'avance, que le développement industriel et tertiaire de zones entourant immédiatement un complexe portuaire important donne à celui-ci une vocation européenne.

Dans le cas de la Basse-Seine, ce développement serait encore renforcé par la proximité privilégiée de la concentration industrielle de la Région Parisienne. Il donnerait à la France un atout privilégié au sein de l'Europe.

Cette vocation particulière de la Basse-Seine, sur le plan national et sur le plan européen, par rapport aux autres régions du Bassin Parisien, est pratiquement ignorée.

QUESTIONS – *Ce que le rapport désigne sous le terme : "Premiers éléments de doctrine" constitue en réalité les directives données au groupe de travail par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire en juillet 1966, notamment desserrement dans la couronne des activités parisienne et développement volontariste de 4 zones d'appui et de 9 centres régionaux.*

Vous paraît-il réaliste de prévoir le renforcement simultané ou même échelonné dans le temps d'un tel nombre de secteurs et d'agglomérations ?

– *Le rôle des 6 régions du Bassin Parisien dans l'immédiat est-il assez clairement défini ?*

La constitution à terme d'un espace de dimension européenne intégrant Nord et Lorraine, desservie par un complexe portuaire de niveau également européen et par un réseau de transports satisfaisant et perfectible (liaison Seine-Est) ne semble-t-elle pas, par contre, former un objectif plus séduisant, libéré de l'optique encore trop parisienne du rapport, et qui mériterait d'être pris en considération comme cadre de l'aménagement futur des régions du Bassin Parisien. Dans l'affirmative, ne conviendrait-il pas de dépasser dès maintenant la perspective d'un développement de ces régions essentiellement axé sur la croissance parisienne et d'envisager de nouvelles études dans ce sens ?

REPONSE : Un développement volontariste des quatre zones d'appui et de neuf centres régionaux, tel que préconisé dans le Livre Blanc, ne repose fondamentalement que sur une conception axée sur la démographie et le développement urbain. Il faut certes en tenir compte, mais une politique réaliste doit s'appuyer sur des considérations économiques. Il apparaît utopique de pouvoir renforcer suffisamment et simultanément un aussi grand nombre de régions ; il ne s'agit plus alors de priorités mais d'un saupoudrage.

Il serait d'autre part indispensable de situer les choix concernant le Bassin Parisien en fonction d'un schéma général d'aménagement du territoire au niveau national.

Le projet de Livre Blanc préconise le desserrement des activités parisiennes à courte distance : 150 à 200 km, desserrement concernant essentiellement des entreprises qui, par leur nature, doivent conserver des relations fréquentes et multiples avec la capitale. Ceci part d'une bonne intention mais nous risquons de voir la capitale se séparer de ses "bras" en conservant les "cerveaux". Les zones d'appui et les centres urbaine de la couronne risquent de s'anémier de plus en plus, atteints de "satellisation", en dépendance de plus en plus grande de la Région Parisienne.

Le projet estime opportun de compléter l'effort de desserrement par un effort plus grand encore tendant à développer, dans la couronne, des activités complémentaires et spécialisées correspondant au site géographique, aux traditions, à la qualification des habitants de chacune des régions. Certes, il faut permettre à chaque centre régional de devenir une "capitale" pour les activités qui correspondent le mieux à sa vocation propre ; ce qui supposerait, dans des domaines bien déterminés, une décentralisation de toutes les activités tertiaires y compris la recherche, les directions générales, les écoles spécialisées à tous les niveaux.

Exemple : domaines dans lesquels Le Havre pourrait, sur le plan national, jouer le rôle d'une capitale :

- les transports maritimes ;
- la réparation navale ;
- la pétrochimie ;
- le froid industriel ;
- les produits tropicaux ;
- industries alimentaires dérivées du lait, etc.

Mais notre Compagnie estime qu'une telle politique, aussi équitable qu'elle puisse paraître globalement, est difficilement réalisable faute de moyens suffisants. Nous en revenons aux priorités dictées par la géographie et l'économie : la Basse-Seine est d'évidence l'axe privilégié du Bassin Parisien ; la Basse-Seine est d'évidence la région pour laquelle les investissements devraient être les plus rentables.
Il est une page du Livre Blanc qui, sur cette question, n'est pas sans inquiéter sérieusement notre Compagnie : il est écrit, en effet, page 52 :

> "... la concentration de l'appareil économique français fait que Paris conservera très souvent les fonctions d'innovation et de décision, et on ne peut attendre de la décentralisation une modification fondamentale de ce partage des fonctions....".

N'est-ce pas reconnaître comme vain l'objet même du Livre Blanc ?

QUESTION – *Comme on vient de l'indiquer, la politique d'aménagement proposée pour le Bassin Parisien est fondée sur une répartition entre les 6 régions de l'expansion résultant de la croissance parisienne, le 2e principe n'apparaissant que comme le corollaire du premier.*

Peut-on définir d'autres principes d'aménagement qui, sans minimiser l'importance de l'élément "croissance parisienne", tiendraient compte d'autres facteurs ?

REPONSE : Les réponses apportées à la première et deuxième questions proposent un autre principe d'aménagement, tenant compte des fonctions économiques mais ne minimisant pas l'importance de l'élément "croissance parisienne".

QUESTION – *La concertation interrégionale a provoqué certaines réserves lors d'une première consultation en 1968 sur une première ébauche de Livre Blanc.*

Estimez-vous que cette concertation soit nécessaire et dans l'affirmative, en y incluant la Région Parisienne ? Quelle forme devrait-elle revétir pour laisser à chacune des 6 régions son autonomie ?

REPONSE : Une concertation des initiatives régionales tendant à conjuguer les efforts de chacun pour s'affermir mutuellement au sein de la communauté européenne devant la concurrence internationale apparaît certainement souhaitable.

Une telle concertation aurait pour avantage une connaissance mutuelle des atouts donc chacun dispose respectivement et permettrait de déterminer d'un commun accord une stratégie d'ensemble les utilisant au mieux. Une telle stratégie aurait les meilleures chances d'une exécution optimum, compte tenu du consensus réfléchi préalable, ceci en opposition avec la concurrence individuelle qui a été la règle jusqu'alors et qui a conduit à une inflation des demandes de la part de chaque région, s'accompagnant évidemment de déceptions amères.

Il est bien entendu cependant, qu'il apparaît souhaitable de limiter cette concertation à la stratégie d'ensemble en laissant aux régions l'autonomie d'exécution dans le cadre d'enveloppes larges, avec toutefois la responsabilité d'atteindre des objectifs précis s'intégrant à l'ensemble décidé en commun.

Les concertations amorcées sont donc à poursuivre, à la condition essentielle que cela soit librement.

QUESTION – *Le taux de croissance de la Basse-Seine doit passer de 1,43 % à **2,55** % par an, soit un taux supérieur à celui de la Loire-Moyenne entre 1962 et 1968.*

Pour que la Haute-Normandie soit à même de jouer le rôle que lui assigne le Livrè Blanc, compte tenu de la croissance parallèle des autres régions du Bassin, quelle politique doit-on suivre à votre avis, pour atteindre une telle progression ?

REPONSE : Il y a là un problème important et il faudrait abandonner l'optique préalable qui cherche à créer des emplois là où il existe déjà une population. Il faudrait au contraire adopter une politique de mouvement, bien entendu échelonnée dans le temps, mais tenant compte du phénomène des générations et promouvoir une politique d'émigration vers les zones offrant des emplois, du fait de l'évolution prévisible de l'économie locale, dans le cadre de la concurrence européenne. Le problème intéresse tout particulièrement la Haute-Normandie qui, régionalement, devrait se pencher de près sur les problèmes de l'immigration : propagande et plan d'accueil à long terme.

QUESTIONS – *La répartition des emplois par secteur en 1985 vous paraît-elle plausible et souhaitable, notamment quant à la proportion du secteur tertiaire par rapport au secondaire ?*

– *Avez-vous des observations à présenter en ce qui concerne les perspectives d'évolution de l'agriculture tracées dans le document - suivant les différentes régions naturelles de la Haute-Normandie - et sur les prévisions de dégagement de main-d'œuvre agricole (environ 40 % de l'effectif 1962) qui en découlent ?*

REPONSE : Etant donné les critères plus particulièrement retenus par le projet, il serait sans doute nécessaire de procéder à un réexamen de la question en tenant compte des données économiques.

QUESTION – *Estimez-vous que les critiques présentées à l'égard de la décentralisation dans le Bassin Parisien s'appliquent à la Haute-Normandie ?*

REPONSE : Tout ce qui précède montre bien que les critiques présentées ne sauraient s'appliquer à la Haute-Normandie.

QUESTIONS – *Partagez-vous l'opinion du rapporteur sur le maintien dans la capitale des activités tertiaires. dites supérieures (également page 46) ?*

Ne souhaiteriez-vous pas que le Livre Blanc précisât davantage la répartition géographique des activités secondaires et tertiaires en provenance de la Région Parisienne dans une optique de sélection et de renforcement des pôles économiques ?

– *S'agissant des moyens d'orientation et d'organisation, êtes-vous partisan de l'octroi d'incitations aux zones ou centres préférentiels, ce qui, entre autres conséquences, implique, dans le domaine de l'emploi, une mobilité accrue des travailleurs ?*

REPONSE : Une action volontariste en ce qui concerne la répartition des activités secondaires et tertiaires paraît destinée à de sérieuses déconvenues dans la mesure où elle ne s'accompagne pas d'une solide étude préalable de la rentabilité concurrentielle des décentralisations envisagées.

QUESTIONS – *Compte tenu des difficultés qu'éprouvent les agglomérations de la couronne à absorber un surplus de population, il est nécessaire d'envisager, pour un bon aménagement de cesdites agglomérations, diverses opérations d'urbanisme qui peuvent prendre la forme de :*

- *densification de centre ;*
- *restructuration ;*
- *rénovation...*

Ces opérations ne pourront être réussies que dans la mesure où un niveau d'équipement élevé correspondant au poids de population retenu sera implanté.

Ces considérations vous emmènent-elles à préconiser une certaine politique de sélection des agglomérations concernées et de répartition géographique des activités desserrées et décentralisées ?

– *Quel vous paraît devoir être le rôle des villes petites et moyennes dans une organisation urbaine ? Peut-on l'envisager sous forme d'une armature englobant l'ensemble du Bassin Parisien ou convient-il au contraire de s'en tenir au niveau de chaque région, sous réserve faite du cas particulier des villes situées à la périphérie des régions ?*

– *Estimez-vous que la création de villes nouvelles de 300.000 à 1 million d'habitants est compatible, dans son principe et abstraction faite des exemples de concurrence directe cités dans le rapport (page 68) avec le développement (extension ou satellisation) des villes de la couronne ?*

REPONSE : Bien entendu, tout ce qui précède amène à préconiser une certaine politique de sélection et de répartition géographique des activités desserrées et décentralisées à condition, non pas qu'on retienne comme critère premier un aménagement démographique du Bassin Parisien, mais un aménagement économique. C'est aussi dans cette perspective que doit être examiné le principe de la création de villes nouvelles.

QUESTIONS – *N'avez-vous pas l'impression, malgré les arguments fournis dans ce paragraphe (transports) (*), que l'organisation des transports reste trop exclusivement axée sur les relations entre la capitale et la couronne et que l'on devrait insister beaucoup plus fortement sur les liaisons transversales et interrégionales, en particulier routières, l'infrastructure ferroviaire n'étant guère susceptible de modifications ?*

– *L'amélioration et l'accélération des moyens de transport avec la Région Parisienne vous paraît-elle jouer davantage dans le sens du desserrement, comme le prévoit le rapport, que d'une aggravation de la dépendance de la capitale ?*

– *L'implantation d'aéroports d'importance comparable dans les différentes régions du Bassin Parisien vous paraît-elle une vue réaliste à plus ou moins court terme ?*

(*) Il paraît préférable, par contre, de passer sous silence l'implantation de l'aéroport Paris III, qui a un caractère national et international et dont la localisation sera déterminée par des considérations où l'intérêt de la région bénéficiaire du choix n'aura pratiquement aucune place.

REPONSE : L'organisation des transports envisagée ne considère qu'une vocation du Bassin Parisien, celle de mise en valeur de l'agglomération parisienne.

Ceci est tout-à-fait contraire à une perspective économique cherchant à favoriser les échanges du Bassin Parisien avec l'extérieur, ce qui conduirait à privilégier des axes complémentaires au départ de la Basse-Seine formant une sorte d' "Y" couché, reliant la Basse-Seine à son hinterland d'une part, de l'Allemagne moyenne (par Amiens, Reims et la Lorraine) de l'autre, de l'Allemagne du Sud, de la Suisse et de l'Italie.

Il ne faudrait pas non plus négliger les communications via Chartres-Orléans, avec le Sud-Ouest dont la porte océane sera demain le complexe portuaire Basse-Seine pour toutes les grandes relations internationales rapides et bon marché.

Enfin, le désenclavement de la Bretagne n'a pas simplement pour condition une meilleure liaison avec Paris mais, à titre peut-être égal, aussi avec la Basse-Seine, cette région retrouvant, grâce à sa proximité d'un tel exutoire de taille européenne, un avantage de situation lui permettant de lui assurer une rentabilité de ses activités sur le plan international.

Enfin, l'implantation d'un troisième aéroport international en France n'aurait que des avantages à être, en son temps, réalisé à proximité très immédiate de la Basse-Seine, qui de par son rôle prééminent en matière de trafics maritimes internationaux, ne pourra que lui donner les meilleures chances d'un maximum de rentabilité. Un tel aérodrome aurait, de ce fait, avantage à être spécialisé particulièrement dans les questions de frets aériens.

A noter que le projet ne parle pas des télécommunications.

QUESTION – *Le canal Seine-Est constitue un élément commun au développement de chacune des régions du Bassin Parisien.*

Sous quelles conditions, à votre avis, ce facteur commun aux régions de la couronne, pourra avoir une influence déterminance sur le développement économique et par là même, sur l'aménagement de ces régions, en particulier de la Haute-Normandie ?

REPONSE : Page 21, le Livre Blanc reconnaît la "dimension européenne" de la liaison fluviale Seine-Est à grand gabarit et indique que la "puissance politique entend relier dans les prochaines décennies le complexe portuaire du Havre et de Rouen au réseau fluvial européen". Les rédacteurs ne semblent nullement choqués qu'un tel ouvrage ne soit au besoin réalisé que dans 20, 30, 40 ans... ou plus.

La réalisation de la voie d'eau à grand gabarit reliant Le Havre, d'une part, au Nord de la France, de l'autre à l'Est jusqu'au Rhin devrait, selon notre Compagnie, être mise en route sans plus tarder. Le financement pourrait être assuré par la B.E.I., organisme européen qui finance actuellement le canal Rhin-Danube. Elle serait, pour les régions traversées, un élément "structurant" donnant un essor économique nouveau aux régions traversées. Elle pourrait être un lien entre les villes de la couronne, créateur d'unité et de prospérité.

Les études déjà fort avancées montrent que la voie d'eau Seine-Est est rentable. Néanmoins, il serait opportun, sans doute, pour retirer pleinement les bénéfices du caractère "structurant" d'une telle relation, de lancer, dès le VIe Plan, la construction du tronçon extrême au départ de la Meuse rejoignant, par exemple, en direction Ouest, le canal de la Marne au Rhin. L'édification de cet ouvrage, le plus important de tout l'ensemble, garantirait la menée à bonne fin de ce dernier et inciterait les initiatives privées sur le parcours définitivement fixé, les initiatives privées ayant elles aussi besoin de prévisions à long terme. Au surplus, cela pourrait éventuellement faciliter la réalisation des autres tronçons avec le concours de capitaux privés.

QUESTIONS – *"La conception nouvelle de l'Université" (paragraphe 1, Intégration et paragraphe 2, Concentration et spécialisation) vous paraît-elle satisfaisante '*

– *"Une nouvelle échelle géographique"*
Que pensez-vous du réseau d'enseignement supérieur dans le Bassin Parisien tel qu'il est esquissé dans le Livre Blanc ?

Sera-t-il en mesure de participer à la résorption du déséquilibre actuel face à la Région Parisienne ?

REPONSE : Nous constatons qu'un nombre important de jeunes habitant les régions de la couronne, souvent les plus doués, s'inscrit encore dans les facultés, les grandes écoles ou classes préparatoires de la Région Parisienne. Pourquoi ? Parce que ces jeunes (et leurs parents) estiment que les conditions de la vie universitaire parisienne : qualité des professeurs, bibliothèques, émulation, relations personnelles avec les "maîtres" des lettres, des sciences, de l'économie et de la politique, leur donnent le maximum de chances d' "arriver".

Des huit principales agglomérations de la couronne du Bassin Parisien, celle du Havre - avec 250.000 habitants - arrive au second rang derrière l'agglomération rouennaise. Les centres universitaires du Bassin Parisien sont : Amiens, Saint-Quentin, Orléans, Tours, Bourges, Caen, Le

Mans, Reims et Rouen. Notre Compagnie se doit de constater avec amertume que Le Havre est de très loin la grande ville de France la moins développée sur le plan intellectuel ; elle s'étonne que rien dans le Livre Blanc n'indique qu'il sera porté remède à ce sous-développement.

Une concertation des villes de la couronne (mutuelle appréciation de leur avenir économique et détermination du calendrier de leur développement) apparaît nécessaire comme préalable à tout examen du problème universitaire. L'enseignement, en particulier l'enseignement supérieur, doit vivre en symbiose avec l'économie et y définir en chaque lieu ses destinées et ses spécialités propres. Encore une fois, certes, il y a lieu de décongestionner Paris, mais les seuls critères démographiques apparaissent bien insuffisants.

QUESTION – *Le chapitre "Loisirs" n'a pas paru justifier de questions particulières, si ce n'est qu'il aurait peut-être fallu marquer davantage la distinction entre loisirs de fin de semaine et vacances, le climat devant jouer, dans l'avenir, en défaveur de la Normandie pour les séjours de longue durée.*

En ce qui concerne les résidences secondaires (page 102), on ne peut qu'être d'accord sur la nécessité de maîtriser leur développement, mais le rapport reste muet sur la nature des mesures à prendre.

REPONSE : Sans doute, une distinction apparaîtrait nécessaire entre loisirs de fin de semaine et vacances ; cependant, ce problème a son importance pour la Haute-Normandie dans la perspective de l'objectif de devenir région d'immigration si cet objectif était effectivement retenu.

Quant à maîtriser le développement des résidences secondaires, s'il semble délicat pour l'heure de proposer des solutions réalistes, il y a lieu, néanmoins, de reconnaître l'importance du problème et souhaiter qu'il fasse l'objet d'études particulières à mener assez rapidement.

QUESTION – *La Haute-Normandie fournit en grande partie le sable nécessaire à la Région Parisienne et possède des réserves importantes. Dans ce domaine, la consommation parisienne ne pourra que s'accroître.*

Quelles mesures estimez-vous nécessaires pour limiter l'exploitation anarchique de la vallée et la rendre cohérente avec l'utilisation du sol telle qu'elle est prévue à long terme ?

REPONSE : En réalité, en 1985, tous les sables et graviers disponibles dans le Bassin Parisien auront été absorbés si l'on s'en tient aux ressources régionales ; il faudrait donc, en effet, se préoccuper dès maintenant des sources de substitution : possibilités et rentabilité d'exploitation des gisements marins de la Manche, ainsi qu'éventuellement de gisements Outre-Mer, en prévoyant dans ce dernier cas, des transports par minéraliers de 200 à 250.000 tonnes.

Là encore, la Basse-Seine serait intéressée par un tel trafic et il importe de se préoccuper sans retard de ce problème afin de limiter, si possible, une exploitation anarchique de la vallée.

LES NEUF CENTRES RÉGIONAUX DU BASSIN PARISIEN

REPONSE COMMUNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

CONSIDERATIONS GENERALES

Le fond du problème, c'est que, pour la première fois, on se préoccupe de régions situées entre la Région Parisienne et les grandes métropoles d'équilibre. Il y avait là une zone insuffisamment développée et très dépendante de Paris, mais jusqu'alors on ignorait les préoccupations du Gouvernement sur son aménagement.

Le Livre Blanc définit des orientations et propose des thèmes de réflexion sur cet aménagement.

Le document pose très justement l'idée que la politique d'aménagement du territoire ne peut plus se contenter des thèmes habituels : industrialisation, décentralisation, etc. et il élargit le débat à l'ensemble des activités humaines.

Le Livre Blanc a raison de souligner que la récente augmentation des taux de croissance de la population des différentes parties du Bassin Parisien, et notamment l'accroissement des taux observé entre les périodes 1954-1962 et 1962-1968, le tassement de ces taux pour la Région Parisienne,conduisent à nier le fatalisme d'une croissance continuelle de Paris et autorisent l'espoir d'une amélioration du potentiel économique et humain des régions du Bassin Parisien.

On doit pouvoir bâtir un avenir plus favorable pour la couronne parisienne, étant donné qu'on a davantage de chances qu'on ne le pensait avant le recensement de 1968, pour continuer à croître d'ici 1985 ou l'an 2000.

Mais la conception de cet avenir doit prendre en considération le développement des différentes régions du Bassin Parisien en elles-mêmes, compte tenu de leur rayonnement interne et ne doit pas être envisagée seulement sous l'angle des possibilités que peuvent offrir ces régions pour résoudre les problèmes de la croissance parisienne. Enfin, l'intérêt de l'aspect démographique ne doit pas faire oublier la nécessité de tenir compte des données proprement économiques.

STRUCTURE DU BASSIN PARISIEN

L'idée de favoriser la croissance dans quatre secteurs d'appui et dans neuf centres régionaux nous semble une bonne approche, sans préjuger du développement parallèle de certains axes routiers ou fluviaux qui pourraient jouer dans l'avenir un rôle structurant.

ROLE DU BASSIN PARISIEN

Le Bassin Parisien ne doit pas être considéré comme une zone exclusivement orientée vers l'agglomération parisienne. Si l'on veut déterminer les bases valables d'une véritable étude prospective d'aménagement du territoire, il convient de replacer le Bassin Parisien et ses problèmes d'aménagement dans un contexte national, voire

international pour certaines de ses parties. A limiter le problème à la seule dualité Paris-Bassin Parisien, on aboutirait à faire de celui-ci une super-banlieue de l'agglomération parisienne, alors que le rôle du Bassin Parisien est d'être un élément actif de l'aménagement du territoire national.

La promotion des départements et villes du Bassin Parisien ne devra pas se faire de façon restrictive et tournée vers Paris, mais il conviendra au contraire de l'orienter vers l'extérieur, au bénéfice de chacune des "régions" dont ils font partie ou qui les entourent, en tenant compte de leurs originalité et de leurs possibilités propres de développement déjà existantes, qui se situent souvent à l'échelon national, voire européen.

Il conviendra notamment de tirer le parti maximum de la présence dans le Bassin Parisien du plus grand complexe maritime de tout le pays.

LA CONCERTATION AU NIVEAU DU BASSIN PARISIEN

Le Livre Blanc a raison de reconnaître la nécessité d'une concertation des responsables politiques et économiques au niveau du Bassin Parisien. Il rejette la création d'une sorte de "super-région" et prône la création d'une instance permanente d'information réciproque, de dialogue et de concertation, réunissant les responsables du développement des régions du Bassin Parisien, s'appuyant sur leurs élus et les représentants de leurs forces économiques et où seraient discutés les éléments communs de leur politique de développement, après qu'ait été fait l'inventaire des atouts dont chacun dispose respectivement.

Mais il ne semble pas conforme à une saine administration des choses, d'admettre que la stratégie d'aménagement du Bassin Parisien naisse de la confrontation des stratégies définies au niveau des circonscriptions d'action régionale.

Il est au contraire conforme à la raison, de charger les circonscriptions d'action régionale, d'élaborer les actions locales en fonction d'un plan d'ensemble.

Dans cette optique, il est indispensable que les concertations à établir associent les représentants des villes de la couronne et leurs instances économiques et notamment les Chambres de Commerce et d'Industrie.

CHAPITRE I – POPULATION ET EMPLOIS

•Population et emplois

Les prévisions d'aménagement et de développement présentées dans le Livre Blanc s'appuient essentiellement sur des données démographiques et trop peu sur les réalités économiques. Il conviendrait d'abandonner l'optique préalable qui cherche à créer des emplois là où il existe déjà une population. Il faudrait au contraire adopter une politique de mouvement, bien entendu échelonnée dans le temps, et promouvoir une politique d'émigration vers les zones offrant des emplois, du fait de l'évolution prévisible de l'économie locale, dans le cadre de la concurrence européenne.

La position du Bassin Parisien dans le nord-ouest européen, et ses relations avec l'Angleterre ne doivent pas être sous-estimées.

Mais cette vision du problème ne doit pas empêcher les responsables de compléter la politique suivie dans un passé récent, consistant à fixer à leur lieu d'origine les populations provinciales en incitant, par de nouvelles mesures, l'excédent démographique naturel de l'agglomération parisienne à se fixer, non dans des villes nouvelles, mais dans l'ensemble du territoire et plus particulièrement dans les villes du Bassin Parisien.

Les chiffres de population sont notamment inférieurs au rôle dévolu au Bassin Parisien.

On doit contester enfin que la faiblesse du taux d'urbanisation des régions de la couronne par rapport au reste de la France se poursuivra aussi longtemps.

Il ne faut pas exclure, au surplus, les ressources qui peuvent être trouvées dans l'immigration, soit étrangère, soit de régions, notamment le Nord et l'Est, où se posent pour les jeunes générations des problèmes d'emploi.

CHAPITRE II – LES ACTIVITES ECONOMIQUES

•Agriculture - Espaces ruraux

Les Chambres de Commerce sont sans doute peu qualifiées pour traiter des problèmes agricoles. Il faut néanmoins souligner la nécessité d'aménager l'espace rural, dont l'équilibre peut être compromis par les mutations qui doivent se poursuivre.

Il semble que les centres urbains secondaires devront être l'objet de soins particuliers, car ils constituent des unités économiques valables capables de rayonner sur une dizaine de kilomètres dans l'espace rural en offrant une gamme de services appréciés.

Aménager le territoire, ce n'est pas seulement constater, mais diriger et orienter. Il ne fait pas parer au plus pressé et négliger une répartition démographique judicieuse qui réalise un équilibre entre la ville et la campagne. Faute d'une politique hardie d'aménagement du Bassin Parisien, des capitaux importants risquent d'être sacrifiés pour une urbanisation, un mode de construction qui se trouveront périmés à bref délai.

•Industrie

Il conviendra de bien analyser les aptitudes de chaque région, de façon à rentabiliser au maximum les actions à entreprendre.

Néanmoins, il faut insister sur le fait que les villes de la couronne parisienne ont su dans un passé récent faire preuve de capacités d'adaptation indéniables, certaines industries traditionnelles frappées par les crises ou l'évolution technologique ayant été remplacées par de nouvelles industries, capables d'affirmer leur compétitivité.

Il importerait en outre de ne pas mésestimer l'importance atteinte, qui est souvent d'ordre national ou même européen, d'un certain nombre d'industries implantées dans le pourtour du Bassin Parisien (pétrochimie, bonneterie...). Il conviendrait de faciliter au maximum leur développement afin de les mettre en mesure de lutter dans les meilleures conditions avec leurs grands concurrents implantés dans le Marché Commun et favoriser leurs retombées en direction des autres centres de la couronne, fortifiant ainsi l'indépendance de ces derniers vis-à-vis de la Région Parisienne.

Il est exact que le "saupoudrage" industriel excessif de petits centres, s'il a eu pour origine un moindre coût d'implantation, terrains,(main-d'œuvre) est une source de déséquilibre grave pour les communes en cas de disparition d'activité.

Sur un plan plus général, le Livre Blanc a raison de souligner que la carte des aides à la décentralisation a besoin d'être revue. Mais il faut aller plus loin et revenir sur la politique de dissuasion pratiquée par la DATAR dans plusieurs villes de la couronne. Il faut souligner le caractère moteur des implantations industrielles. Les villes devront pouvoir organiser les structures d'accueil nécessaires (zones industrielles).

•Le secteur tertiaire

Le Livre Blanc semble trop pessimiste quant au développement des activités tertiaires. Il constate simplement la faiblesse de l'appareil tertiaire supérieur (services aux entreprises et centres de décision, notamment) sans affirmer la possibilité de développer toutes les formes du tertiaire dans le Bassin Parisien.

Il semble nier que Paris puisse perdre le quasi-monopole qu'il détient actuellement.

On peut au contraire, affirmer qu'avec la croissance des centres universitaires, l'environnement culturel et de loisirs des principales villes et l'agrément des sites, les villes de la couronne doivent renverser le courant défavorable.

Or, on peut dire qu'au fur et à mesure que le Bassin Parisien récoltait ces dernières années, les fruits de la décentralisation industrielle, sa dépendance vis-à-vis de la capitale s'accentuait ; en effet, plus une opération de décentralisation s'effectue près de Paris, plus l'unité de production locale est rapidement accessible et moins le maintien des fonctions "nobles" en région parisienne pose de problèmes.

Que ce fait soit observé pour les services les plus rares peut s'expliquer dans la mesure où de tels services se prêtent mal à une dispersion excessive, mais ce qui est plus gênant, c'est qu'il en est souvent de même pour les services tertiaires "courants". Les chefs d'entreprise, notamment décentralisés, manquent d'informations sur les possibilités locales ou régionales des prestataires de services et, à cet égard, il serait intéressant qu'une enquête soit menée auprès des sièges sociaux parisiens de ces grandes sociétés pour connaître les équipements dont il serait nécessaire de doter les agglomérations du Bassin Parisien, afin d'y attirer les activités de services et le tertiaire d'entreprise.

Malgré les possibilités que possèdent les villes de la couronne du Bassin Parisien pour développer chez elles le secteur tertiaire, les Compagnies consulaires s'élèvent contre la prétendue "rente de situation" dont elles disposeraient et réclament le bénéfice de la prime de décentralisation tertiaire, le seuil de création d'emploi devant être sensiblement abaissé.

Du fait que certaines régions ont souffert longtemps d'une désaffection des crédits publics qui a partiellement contribué au maintien d'un tertiaire faible, un rattrapage est indispensable.

Il serait éminemment souhaitable que l'Etat stimule la croissance du tertiaire dans ces villes en y installant des administrations ou des services de certaines administrations, ces installations étant favorisées par la proximité de Paris.

CHAPITRE III – L'ORGANISATION URBAINE

•Villes de la couronne et villes nouvelles de la région parisienne

Le Livre Blanc expose avec franchise le problème de la concurrence entre les villes de la couronne et les villes nouvelles de la région parisienne.

Dans la mesure où les "villes nouvelles" sont destinées à mieux organiser et à mieux structurer une banlieue anarchique, il est certain qu'elles ne peuvent que jouer un rôle bénéfique dans l'aménagement de l'agglomération parisienne et, par là même, du Bassin Parisien. Mais dans la mesure où ces villes nouvelles auraient pour but de faire face aux besoins provoqués par un accroissement de la population de l'agglomération parisienne, il semble aux Compagnies consulaires qu'elles auraient un rôle maléfique.

En effet, la création de ces nouvelles agglomérations amènera à prélever sur l'ensemble du Bassin Parisien, un certain nombre de ressources qui sont nécessaires au développement harmonieux des villes de la couronne. Elles renforceraient la structure radio-concentrique actuelle de la Région Parisienne.

Les Chambres de Commerce concernées souhaiteraient que les auteurs du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien se livrent à une étude du prix de revient de divers éléments nécessaires à la vie d'un habitant dans une ville nouvelle et du prix de revient de ces éléments pour un habitant nouveau dans les villes de la couronne. Ce prix de revient devrait être étudié globalement, c'est-à-dire comprendre les éléments directs et indirects, tels que par exemple le prix de revient d'une place de stationnement, du transport particulier et en commun, etc.,dans une ville nouvelle et dans une ville de la couronne.

On constatera probablement au départ que l'urbanisation s'avère plus facile dans ces dernières en raison des réserves foncières et du coût plus modéré des terrains.

Les organismes consulaires des villes de la couronne ont entrepris, pour leur part, une étude comparative du coût d'une implantation industrielle et d'une implantation de bureaux dans une ville nouvelle et dans une ville de la couronne. Il semble que cette étude chiffrée permettrait de définir une politique rationnelle et cohérente en cette matière.

Mais cette concurrence des villes nouvelles ne doit pas reléguer au second plan le problème fondamental des inégalités de traitement dont bénéficie la capitale à l'égard des villes de la couronne.

A cet égard, il faut souligner la nécessité de faire respecter la politique de décentralisation (freinage des implantations en région parisienne et levée des oppositions aux implantations dans les villes de la couronne). D'ailleurs, parmi les handicaps des villes de la couronne, le Livre Blanc omet de citer l'incompatibilité des aides spécifiques aux régions avec la politique traditionnelle d'aide à la Région Parisienne (subvention à la R.A.T.P., subvention à la S.N.C.F. pour les lignes de banlieue, coûts considérables des travaux de tous ordres réalisés pour les Parisiens et supportés par le budget de l'Etat, etc.). La comparaison des crédits d'équipement aux grandes agglomérations françaises par rapport à ceux de la Région Parisienne est significative à cet égard.

On remarque que les entreprises parisiennes disposent, en fait, d'avantages "occultes" tels à Paris que leur déplacement vers les régions ne se fait pas spontanément, mais rend nécessaire un système d'aide artificiel. Il sera malheureusement très long de supprimer cette aide aux entreprises parisiennes, qui soulève des problèmes de politique générale.

•L'aménagement des villes

Il est exact que la croissance accélérée de la démographie dans les villes de la couronne, d'ici la fin du siècle, doive conduire à de profonds changements dans les structures urbaines.

L'histoire récente de ces villes montre qu'elles ont déjà subi des mutations importantes : elles sont aptes à entreprendre les bouleversements ou les restructurations dont le Livre Blanc donne quelques modèles intéressants. Il semble qu'une organisation rationnelle des grandes agglomérations rendra nécessaire la création ou l'extension de "districts urbains" afin d'éviter l'anarchie dans l'organisation de l'espace, résultat du fonctionnement administratif des agglomérations.

Certes, les nouveaux outils de la planification urbaine (S.D.A.U. notamment) sont créés précisément pour organiser l'espace des agglomérations, mais ils ne portent que sur les grandes options et il est nécessaire qu'au niveau de l'exécution des programmes de détail, existe un organisme coordinateur.

CHAPITRE IV – LES RESEAUX DE TRANSPORTS

Il faut insister sur le fait que toutes les incitations de développement des économies régionales du Bassin Parisien, si louables soient-elles, risquent d'avoir des effets limités si l'essentiel en matière de communications n'est pas fait.

Si un progrès dans les liaisons radiales au départ de Paris doit certainement être recherché, il est indispensable qu'une grande rocade relie entre elles les villes de la couronne du Bassin Parisien.

L'utilité de cette rocade dépassera d'ailleurs les besoins propres des villes concernées et elle servira aux transports à longue distance (notamment vers les ports) qui pourront ainsi éviter la traversée de l'agglomération parisienne.

Devant la difficulté évidente de modifier profondément le réseau ferré, cette rocade sera essentiellement routière.

Dans ce domaine, on peut se demander dans quelle mesure le problème des réseaux de transports n'est pas pris à l'envers, en ce sens que l'on cherche à définir les principes d'aménagement de telle ou telle région dans l'ignorance la plus totale des grands équipements nationaux et, à cet égard, on souhaiterait vivement que soit diffusé le Schéma Directeur d'Equipement Routier de la France.

•Transports maritimes

Il convient de souligner l'exceptionnelle position géographique du complexe industrialo-portuaire de la Basse-Seine.

Cet ensemble doit connaître un développement considérable, tant au niveau des besoins du Bassin Parisien et de la Région Parisienne, que de ceux de la plus grande partie du territoire national et des pays limitrophes.

Ce développement doit être à la mesure des gigantesques efforts d'équipement consentis par les grands ports de l'Europe du Nord (Anvers, Rotterdam, Hambourg).

•Problèmes routiers

L'accès au cœur des villes paraît fondamental, de même qu'un accès facile aux gares de chemin de fer.

La rocade routière évoquée plus haut doit permettre aux complémentarités des villes de la couronne de s'exercer avec plus d'efficacité.

Il n'est nullement exagéré de vouloir faire de celle-ci un vaste "boulevard périphérique".

Les Chambres de Commerce sont prêtes à faire une proposition globale pour la définition du tracé de la rocade.

•Transports ferroviaires

Le Livre Blanc n'a présenté aucun plan cohérent des transports ferroviaires dans le Bassin Parisien et certaines suggestions, desserte cadencée notamment, ne tiennent pas compte des impératifs techniques.

On note une saturation des voies, du fait notamment des lignes de banlieue, au départ de certaines gares, rendant nécessaire, à brève échéance, l'installation d'une régulation automatique.

Si l'on veut augmenter le trafic au départ de ces gares, il sera indispensable de créer une nouvelle infrastructure. Le Livre Blanc aurait dû citer la nécessité de cet investissement.

Le Livre Blanc a raison de souligner l'importance des liaisons à grande vitesse et particulièrement de l'aérotrain, sur la vie économique.

•Liaisons fluviales

Le principe de la liaison fluviale Seine-Est doit être non seulement approuvé mais sa réalisation ne saurait en aucun cas être reportée à "plusieurs décennies" sans léser gravement son économie et celle des régions intéressées qui ne se situent pas simplement dans le Bassin Parisien.

Il convient en effet que cette liaison joue au plus vite un rôle structurant et qu'elle puisse être utilisée pour certaines relations internationales.

•Télécommunications

Le Livre Blanc omet de parler du problème vital des télécommunications. L'amélioration et l'extension du réseau téléphonique sont en effet reconnues comme devant bénéficier d'une priorité particulière au VIe Plan. La qualité de l'équipement téléphonique joue un rôle déterminant dans les implantations de tous ordres.

Aucune ambition du Bassin Parisien n'aurait de chance de se réaliser sans un profond progrès dans ce domaine (relations régionales et internationales). La qualité du réseau devra permettre d'utiliser, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, les techniques de la téléinformatique.

•Aviation

Le schéma du Livre Blanc paraît trop simplifié puisqu'il ne prévoit pas grand'chose entre les petites infrastructures convenant aux villes qui se limiteront à l'aviation d'affaires et les grands aéroports internationaux. Il y a probablement place pour des équipements intermédiaires nécessaires pour les villes qui entreprennent déjà, ou entreprendront, la création de liaisons interrégionales régulières.

Le site d'implantation de l'aéroport Paris III auquel il est fait allusion doit être déterminé avec beaucoup de soins et rapidement, en raison de son caractère entraînant pour les économies des régions voisines de cette implantation, comme d'ailleurs des sujétions qu'il sera susceptible de provoquer.

CHAPITRE V – ENSEIGNEMENT

On peut déplorer que le Livre Blanc n'ait pas abordé le problème de l'Enseignement secondaire et de l'Enseignement technique, pour lesquels de graves insuffisances sont dénoncées dans certains secteurs.

En ce qui concerne l'Enseignement supérieur, l'analyse du Livre Blanc est certainement très précise. Toutefois, le phénomène de la sous-scolarisation des régions de la couronne sur lequel il insiste a sa source au niveau secondaire et technique. Il conviendra donc de s'attacher à résoudre d'abord cette carence.

Devant l'acuité des problèmes universitaires aussi bien à Paris que dans les villes de la couronne. il paraît indispensable de définir une politique de l'Enseignement supérieur au niveau du Bassin Parisien.

Il importe de ne pas négliger l'originalité que peut apporter aux villes intéressées le développement d'un enseignement supérieur moderne et le "facteur d'appel" qu'il peut constituer pour fixer les étudiants de l'extérieur permettant en effet, ultérieurement, de satisfaire les besoins de recrutement des villes du pourtour de la couronne en matière de cadres pour le technique et le tertiaire.

On doit rechercher des complémentarités entre les différentes villes. Pour ce faire, il faudra réviser certaines règles administratives.

A titre d'exemple, pour éviter l'afflux d'étudiants dans l'Université de Paris, il a été décidé que ne pourraient bénéficier de logements dans les cités universitaires, de bourses, etc. que les étudiants qui entreprendraient leurs études dans leur Académie d'origine.

Il apparaît qu'une telle réglementation fait obstacle à la spécialisation possible à l'intérieur de chacune des facultés, mais également empêche un échange fructueux d'étudiants. Il serait souhaitable de maintenir cette réglementation à la seule Académie de Paris, sous réserve, bien entendu, que les étudiants originaires de celle-ci, et souhaitant recevoir un enseignement en province, puissent bénéficier de la règle commune.

En ce qui concerne la recherche, les vocations industrielles des villes étant trop récentes, on ne discerne pas toujours bien les vocations de recherche, à l'exception de secteurs géographiques dont certaines branches d'activité sont prédominantes à l'échelon national et, comme telles, doivent être encouragées.

Cela ne doit pas faire obstacle à des créations d'unités de recherches rattachées à telle ou telle Université, une politique volontariste d'entraînement et d'anticipation devant légitimement combler les lacunes dans ce domaine.

Des liaisons Université-Industrie sembleraient parfaitement opportunes en la circonstance.

Le Livre Blanc a raison d'insister sur des mesures spécifiques à adopter pour améliorer les conditions de vie des étudiants.

Une Chambre de Commerce a proposé la création d'une sorte de bourse du travail d'appoint, mettant en rapport les offres des entreprises et les demandes des étudiants.

CHAPITRE VI – LES LOISIRS

Le Livre Blanc a parfaitement raison d'insister sur l'importance des problèmes culturels et d'environnement.

Cependant, il ne parle pas assez des problèmes d'équipement, s'en remettant simplement aux richesses naturelles, telles que l'eau, les forêts, etc.

Il convient d'affirmer que les besoins cumulés des résidents et des touristes de passage justifient la création de projets de centres de loisirs d'envergure, profitant aussi bien aux régions d'accueil qu'aux Parisiens.

CHAPITRE VII – LES RESSOURCES RARES

Le Livre Blanc a raison d'insister sur le problème de l'eau qui est fondamental. Cependant, il doit être envisagé au niveau des besoins globaux du Bassin Parisien et non de la seule région parisienne.

Il souligne que la politique de l'eau définie par les Agences de Bassin suppose la coordination des actions engagées et précise que le problème de l'eau dans le Bassin Parisien serait de nature à modifier les perspectives de répartition du développement et à imposer des limites à la croissance de son économie.

Les Compagnies consulaires estiment cette remarque fondée, mais elles se demandent si, sans la moindre consultation, des dispositions irréversibles n'ont pas été prises.

En effet, la modulation des redevances de bassin constitue déjà, pour les candidats à une expansion décentralisée et à une décentralisation, de puissantes incitations à s'implanter dans certains secteurs de préférence à d'autres.

Certains points de l'analyse du Livre Blanc sont contestables (1).

---

(1) "Situation critique" du Secteur de Reims.

CONCLUSION

Le Livre Blanc a le mérite incontestable de poser de façon coordonnée le problème de l'aménagement du Bassin Parisien qui n'avait jamais donné lieu à un travail de réflexion de cette envergure.

Il apparaît cependant qu'il soit réalisé dans une optique trop parisienne et qu'il envisage notamment une subordination du schéma d'aménagement du Bassin Parisien au schéma directeur de l'agglomération parisienne, en méconnaissant au surplus le rôle structurant que peut jouer l'expansion d'activités économiques importantes déjà existantes.

Les Compagnies consulaires affirment au contraire qu'il doit y avoir coordination et articulation entre les deux schémas, les départements du Bassin Parisien ne devant en aucun cas être "coupés" de leurs régions naturelles ou administratives respectives.

V

Chambres d'Agriculture

CHAMBRES D'AGRICULTURE

PICARDIE

REMARQUES

Les principes fondamentaux qui motivent un aménagement global du Bassin Parisien, c'est-à-dire :

- l'orientation vers les régions de la couronne des activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris et qui autrement alimenteraient de façon excessive la croissance parisienne,

- l'organisation du développement de l'ensemble du Bassin Parisien de telle sorte que chacune de ses parties en tire le meilleur profit,

ne peuvent que retenir l'approbation de la Chambre Régionale d'Agriculture.

Cependant les propositions de mise en œuvre de ces principes ne peuvent pas trouver dans l'agriculture picarde un appui sans réserves.

N'est-il pas regrettable de constater le déséquilibre dans les axes d'aménagement qui sont proposés, déséquilibre qui découlent d'une méconnaissance d'un certain nombre de données géographiques concernant la Picardie, son rôle de carrefour et de liaison.

*

* *

Les activités agricoles sont considérées comme résiduelles, l'espace rural est vu comme un espace interstiel à conquérir pour l'aménagement des autoroutes, des zones industrielles, des zones d'habitation, des zones vertes et de loisirs en fonction de la seule population citadine.

Le projet de Livre Blanc ne tente pas la moindre esquisse d'organisation du monde rural. Ce ne sont pas les quelques lignes évasives sur les bourgs-centres et les petites villes qui peuvent en tenir lieu.

Les seuls équipements consentis au monde rural sont les "équipements minimaux" ; les seules activités non agricoles envisagées sont de "petits ateliers industriels directement attachés à l'économie agricole : transformation des produits, machinisme agricole...".

Pourquoi ne pas reconnaître à la première région agricole de France une vocation à la recherche dans tous les domaines qui concernent le monde rural, tant sur le plan purement technique que sur le plan commercial, le plan géographique et le plan sociologique ?

Le Bassin Parisien est un espace rural privilégié. Il s'impose comme le laboratoire du monde rural de l'avenir.

Le difficile problème foncier posé par les zones péri-urbaines a été soulevé par les auteurs. On ne peut dire que des solutions neuves aient été proposées ; la réflexion doit être poussée beaucoup plus loin.

Dans la région parisienne, la spéculation foncière est le plus fort guide d'aménagement. Il ne faut pas que cette plaie s'étende à l'ensemble du Bassin Parisien. Les schéma directeurs d'aménagement et d'urbanisme ne peuvent avoir d'efficacité que s'ils ont le soutien d'une législation interdisant la spéculation. Les conséquences de la spéculation sont souvent catastrophiques pour les paysans : l'annonce des différents équipements fait monter de proche en proche le prix des terrains. La pression sur l'agriculture devient alors intolérable, soit que l'achat du sol pour la culture devienne impossible, soit que sa destination agricole soit sans cesse remise en question.

La Chambre Régionale d'Agriculture de Picardie partage entièrement l'idée selon laquelle une dissociation plus grande entre les droits de la propriété et les droits de l'exploitation est nécessaire. Elle insiste sur le fait que le problème est particulièrement aigu en Picardie où le fermage représente 70 % des terres cultivées.

Le problème foncier risque d'être le goulot d'étranglement du développement. Des mesures s'imposent pour la réévaluation du revenu foncier et pour la définition de bases nouvelles dans les relations entre preneurs et bailleurs (baux de longue durée, baux à préavis constant, normes d'évaluation des améliorations apportées par les fermiers).

Les perspectives de développement de l'agriculture du Bassin Parisien ont été esquissées dans une esquisse européenne, en fonction du seul marché commun,encore que n'ait été soulignée suffisamment l'importance primordiale de la liaison fluviale Seine-Est pour les produits agricoles du Bassin Parisien. Le cadre actuel du Marché Commun s'impose de toute évidence dans une première démarche ; mais il faut le dépasser dans un second temps. L'éventualité de son élargissement géographique et les efforts faits par nos partenaires actuels pour assurer par eux-mêmes la plus grande part de leurs fournitures alimentaires imposent pour l'agriculture du Bassin Parisien une vision européenne plus large et même une vision mondiale. Les conditions d'exportation des céréales françaises au cours des trois dernières campagnes le prouvent suffisamment.

La Chambre Régionale d'Agriculture émet les plus expresses réserves quant à l'idée de réserver la production laitière aux secteurs naturellement les plus doués (Thiérache, Bocage, Pays de Bray).

Dans l'avenir les productions animales seront de plus en plus indépendantes du sol et du climat. Il semble d'ailleurs qu'elles doivent être bien plus le fait des exploitations familiales, quelle que soit la région considérée, que des "ateliers de production animale" préconisés par les auteurs du projet.

On voit mal les moyens à mettre en œuvre pour obtenir une étroite spécialisation géographique des productions animales. Il apparaît ainsi comme un vœu pieux de dire que les zones d'élevage autres que la Thiérache, le Bocage ou le Pays de Bray devraient se convertir vers la production de bétail d'embouche.

Elle met en garde contre l'idée trop facilement accréditée que les grandes exploitations modernes sont assurées de la prospérité. Elles sont certes compétitives, mais elles sont aussi très vulnérables.

Elles sont condamnées à produire alors que le Marché Commun tend vers la saturation des produits agricoles et que les conditions actuelles du marché mondial sont tout-à-fait faussées par la pratique du dumping.

Elle attire enfin l'attention sur les conséquences de l'extension de la culture du maïs. Le maïs a un avenir certain quant à ses débouchés dans le cadre européen à tourt terme.

Les avantages techniques qu'il présente sont incontestables (place dans l'assolement et mécanisation totale). Son extension à la partie Nord du Bassin Parisien ne pose pas de problème ; il s'agit d'une simple question variétale. Mais le maïs chasse les hommes. Il accentue l'exode agricole et rompt brutalement les équilibres sociologiques.

La Chambre Régionale d'Agriculture de Picardie espère que ses observations seront prises en considération et entraîneront les modifications souhaitées lors de la rédaction du Livre Blanc pour l'aménagement du Bassin Parisien.

AUBE

AVIS

PREAMBULE

En présence des inconvénients insurmontables constatés actuellement et découlant d'une concentration abusive à l'intérieur de l'agglomération parisienne, nous ne pouvons qu'être d'accord sur le principe d'un développement de tous les départements situés dans la périphérie de la Capitale.

Nous remarquons avec satisfaction qu'il est souligné que chaque région mettra en œuvre une politique de développement correspondant à ses vocations particulière. La Champagne, et l'Aube en particulier, se trouve entre la région parisienne dont l'influence est prépondérante et la Lorraine, les régions rhénanes et l'Europe. Cette situation privilégiée doit permettre dans nos régions l'installation d'infrastructures à l'échelle européenne, La vallée de la Seine en amont de Paris semble tout indiquée pour recevoir ces équipements et constituer dans les années à venir une zone forte de la région parisienne.

I – PREMIERE PARTIE : AMENAGER LES REGIONS DU BASSIN PARISIEN

Considérant ce que nous avons souligné dans notre préambule, la priorité donnée par le Livre Blanc à la vallée de la Basse-Seine et à la Loire-Moyenne nous semble excessive. S'il est normal de fortifier ce qui existe, il y a lieu également d'une part de ne pas créer de déséquilibre au sein des régions qui entourent la Capitale et d'autre part de reconnaître l'emplacement privilégié de certaines régions qui n'ont peut-être pas encore trouvé aujourd'hui un certain niveau de développement. Une telle politique ne pourrait que limiter la croissance de la région parisienne, ce qui est en fait recherché.

Le département de l'Aube possède des atouts indiscutables :

- Une situation privilégiée entre PARIS et l'EUROPE :
  - qui nécessitera des moyens de communication modernes (routes, eau, fer),
  - qui devrait donner un jour une activité économique plus intense.

- Une agriculture dynamique devenue exportatrice malgré ses nombreux problèmes. En 1967, le solde import-export des produits agricoles se traduit par un bilan positif d'un montant de 274 millions de francs lourds.

- Une industrie qui se transforme. A la bonneterie auboise, viennent s'implanter, depuis peu, d'autres importantes industries.

- Un axe de développement tout au long de la Seine, favorisé par la concentration de plusieurs moyens de communication - le port de Nogent n'étant pas un des moindres -.

- Un plan d'eau et un futur parc naturel régional avec ses nombreux équipements qui attireront les citadins.

- Un capital touristique non négligeable pour les amateurs d'art, etc.

Nous ne pouvons qu'approuver pleinement les deux principes fondamentaux pour une politique d'aménagement du Bassin Parisien (page 22) et la recherche d'une concertation interrégionale (page 26). Nous attirerons simplement l'attention sur l'importance de réaliser cette concertation en faisant largement appel aux organisations professionnelles représentatives.

II – DEUXIEME PARTIE : LES DIFFERENTS APSECTS DE L'ORGANISATION DES ACTIVITES ET DE L'ESPACE

1 - La population et les emplois

Considérant les remarques formulées au début du premier paragraphe, il nous semble important de souligner que le taux de croissance de la population d'ici 1985 nous semble très important pour la vallée de la Basse-Seine et par contre insuffisant pour notre région, étant donné qu'il y a lieu de tenir compte du secteur d'aménagement prévu pour la vallée de la Seine en amont de Paris, particulièrement entre Nogent-sur-Seine et Troyes. Cette région étant, de plus, susceptible de changer considérablement avec la réalisation d'une liaison fluviale directe entre la Seine et l'Est de la France.

Il est dit d'autre part (page 38) que "l'exode rural touche à sa fin dans certaines parties du Bassin Parisien". Cette remarque nous semble spécialement convenir à notre département.

2 - Les activités économiques

•L'Agriculture :

Malgré la remarque de la page 38, on prévoit "la disparition probable de quelque 325 000 emplois agricoles". Cette prévision nous semble à la fois exagérée et peu souhaitable.

On ne tient pas compte du suremploi actuel de tous les agricoles (familiaux ou salariés). Le temps de travail moyen journalier en agriculture dans notre région se situe autour de 12 heures sur près de 365 jours. Pour la grande majorité des familiaux, les congés n'existent pas.

Le document, un peu plus loin, laisse de plus entendre qu'il y aura difficulté de reclassement dans les secteurs secondaires et tertiaires !

La situation difficile des régions d'élevage ou de polyculture à dominance herbagère signalée avec juste raison tient au fait que la production animale nécessite encore une main-d'œuvre de plus en plus onéreuse ; que cette main-d'œuvre soit familiale ou salariée, le travail garde des conditions astreignantes incompatibles avec le progrès social constaté dans l'environnement (temps de travail journalier, week-end, vacances).

On doit ajouter que les régions de production animale sont souvent des régions humides parfois difficiles à améliorer ou alors nécessitant des travaux d'assainissement particulièrement onéreux auxquels la situation financière ne permet pas de faire face. Ce sont des contrées (ex : la Champagne humide) qui ne peuvent que faire de l'élevage, c'est pourquoi nous ne pouvons admettre (page 48) une réservation de la production laitière à l'Ouest du Bassin Parisien. Ces régions sont du reste très proches de ce que l'on appelle les zones à économie rurale dominante.

Il faut d'autre part rappeler que ces productions demeurent soumises à des lois naturelles limitant la productivité. Les essais mis en place en vue de grands ateliers de production rencontrent souvent des difficultés sur le plan sanitaire et des risques plus grands sur le plan économique.

Contrairement à ce qui est dit page 48, il ne nous semble pas sérieux de penser que des unités de production qui auraient atteint un seuil de compétitivité, puissent obtenir un revenu équivalent avec des prix en baisse. Ces unités devront réaliser des investissements trop importants pour pouvoir offrir de tels avantages. Les risques seront de plus en plus importants et on assistera inévitablement à des faillites retentissantes que l'on ne connaît pas dans le monde agricole car il est toujours possible à un exploitant de passer les moments difficiles.

Dans les solutions indiquées pour l'amélioration de la situation actuelle (page 47), il est question des Sociétés Foncières. Cette solution se heurte à l'insuffisance actuelle du revenu agricole qui ne permet pas une rémunération suffisante des capitaux extérieurs. Les G.A.E.C., dans la plupart des cas, n'ont fait que de concrétiser une situation de fait. Ils sont en grande majorité de caractère familial et ne concernent pas les petites exploitations. Ils ont cependant limité la division des terres au moment des successions.

Les problèmes fonciers prennent de plus en plus d'acuité, en particulier dans la région du Bassin Parisien. Le prix de la terre n'a plus rien de commun avec le revenu agricole actuel et ceci pose des problèmes extrêmement graves. Dans certains cas, des agriculteurs s'endettent déraisonnablement pour se maintenir en place. Dans d'autres cas, des fermiers se trouvent du jour au lendemain chassés de leur exploitation parce que leur ferme est mise en vente (spéculation, expropriation...). L'action de la S.A.F.E.R., dans ce dernier cas, est extrêmement limitée s'il n'existe pas de plan d'urbanisme ; elle est pratiquement impossible lorsque les terrains sont "gelés", car faisant partie d'une Z.U.P., d'une Z.A.D.... (fin page 41).

•L'Industrie

En ce qui nous concerne, un seul point évoqué dans le document touche la vie rurale de très près.

Si l'on admet, sans condition, l'implantation en milieu rural de quelques industries agricoles et alimentaires, l'implantation industrielle en zones non urbanisées est condamnée à plusieurs reprises par les rédacteurs du Livre Blanc (pages 44, 65).

Nous ne pouvons admettre une telle politique qui risquerait d'entraîner de graves conséquences sur la vie rurale proprement dite, sur l'indispensable rayonnement des centres secondaires... C'est là un moyen sûr d'accentuer le déséquilibre déjà existant entre les villes et la campagçe et en fait vider l'espace rural de son contenu.

3 - L'organisation urbaine :

Il nous semble indispensable de prendre en considération le potentiel économique de la vallée de la Haute-Seine.

Une zone forte s'étendant entre les vallées de la Seine et de l'Aube : - de Nogent-sur-Seine à Troyes - et même au-delà, devrait être retenue. Rappelons qu'elle sera considérablement renforcée par la réalisation projetée d'une liaison fluviale directe entre la Seine et l'Est de la France.

Cette zone aurait de plus l'avantage de mieux équilibrer les régions tout autour de la région parisienne.

La ville de Reims est proposée, parmi les villes de la couronne du Bassin Parisien, comme "Centre Régional". Sur le plan de la région "Champagne-Ardenne", Châlons-sur-Marne occupe une place plus centrée et plus accessible pour les départements de l'Aube et de la Haute-Marne. Son maintien en qualité de capitale de notre région économique est indispensable.

Reprenant ici la remarque formulée ci-dessus au chapitre "Industrie", nous rappelons qu'il y a lieu non seulement de ne pas sous-estimer les possibilités de développement offertes par les moyennes et petites agglomérations, mais aussi de les favoriser afin de permettre de consolider le tissu rural existant. Il est en effet indispensable de garder dans nos campagnes des centres capables de maintenir une certaine activité économique.

4 - Les réseaux de transport :

Sur le plan des liaisons routières, il nous semble indispensable d'une part de rappeler qu'une autoroute Paris-Aube-Nancy avait été prise en considération dans le schéma directeur national et d'autre part de souligner l'importance des liaisons régionales et interrégionales : "Reims-Troyes-Auxerre" et "Troyes-Sens-Orléans".

Il semble, dans un autre domaine, que la voie d'eau à grand gabarit entre la Seine et l'Est de la France soit chose acquise car il s'agit d'un projet apportant à l'économie nationale un maximum de profit dans le plus court délai. Nous ne pouvons qu'appuyer ce projet. Compte tenu de l'intérêt général le plus large sur le plan national, la priorité nous semble devoir être donnée au projet sud qui est et restera le plus direct, tout en aménageant le tracé intermédiaire par Compiègne, Reims, Vitry-le-François et Toul. Une boucle serait ainsi fermée avec un tronc commun entre Vitry-le-François et Toul, Strasbourg.

L'étude confiée à la S.E.M.A. par le Conseil Général, la Chambre d'Agriculture et la Chambre de Commerce de l'Aube mettra en évidence l'intérêt économique du tracé Sud de cette liaison. Elle sera de plus un facteur déterminant pour le développement d'une région en plein essor.

5 - L'enseignement supérieur :

Nous relevons, page 97 du Livre Blanc, qu'il faudrait, pour satisfaire sur place la demande provenant de la seule population résidente des académies de la couronne, 16 à 20 centres universitaires.

L'agglomération troyenne semble, dans une telle optique, toute désignée pour accueillir l'un de ces centres universitaires. Le mouvement déjà en route dans ce sens, l'importance de la population prévue, le dynamisme régional et la volonté locale justifient cette position.

6 - Les loisirs :

Un champ nouveau vient de s'ouvrir au département de l'Aube. Le Parc Naturel Régional qui s'installe autour des réservoirs "Seine" et "Aube", va en effet offrir aux habitants de la région parisienne tout un ensemble qui répondra aux désirs et aux besoins d'évasion et de détente de tout homme. Il va en même temps transformer totalement une région. Il nous semble important d'y associer de près les exploitants et les ruraux. C'est pourquoi nous demandons de pouvoir participer aux décisions qui seront prises.

7 - Les ressources rares :

Nous voudrions simplement attirer l'attention des autorités compétentes sur le problème particulier des sablières.

Les rédacteurs du projet de Livre Blanc, considérant l'augmentation de la consommation de sables et graviers dans la région parisienne, constatent que les réserves seront épuisées d'ici 10 ou 20 ans (pages 112 et 113). Nous pensons que le Rhin, réservoir inépuisable en matériaux de construction, sera alors prêt à subvenir aux besoins. La liaison fluviale Seine-Est de la France qui, ainsi que nous l'avons exprimé plus haut, est un des éléments déterminants du développement aubois, sera normalement réalisée. Elle permettra alors un acheminement économique des sables et graviers vers Paris.

Il nous semble d'autre part important, devant l'extension considérable que prend cette nouvelle exploitation du sol :

- de définir les zones à exploiter,
- de réglementer les ouvertures de carrières,
- et de prendre des dispositions pour préserver l'esthétique des régions touchées (délibération de la Chambre d'Agriculture de l'Aube du 5 juin 1968).

EURE ET SEINE-MARITIME

AVIS

élaboré par les commissions d'aménagement rural

Depuis deux ans, les Chambres d'Agricultures de l'Eure et de la Seine-Maritime ont étudié ensemble la plupart des problèmes soulevés dans le "Livre Blanc du Bassin Parisien" à l'occasion des travaux menés pour le Schéma d'Aménagement de la Basse Vallée de la Seine. La position actuelle des deux chambres d'agriculture confirme les avis précédemment émis.

I – PROBLEMES GENERAUX

Nous reprochons essentiellement au Livre Blanc de prévoir pour les régions de la couronne un développement trop dépendant de celui de la région parisienne. Or, chacune des régions a des atouts qui lui sont propres.

C'est en particulier le cas de la Haute-Normandie, en raison de l'expansion considérable de la zone portuaire et industrielle de Basse-Seine. Son développement ne doit pas avoir uniquement Paris pour origine. La région doit garder son caractère original. Son potentiel propre doit le lui permettre sous réserve que les conditions d'un développement soient organisées.

La condition essentielle d'un développement régional relativement autonome réside en la bonne organisation du réseau de communications : transports routiers, ferroviaires, aériens et maritimes auxquels il faut ajouter les télécommunications.

En ce qui concerne les transports, il n'est pas prévu d'autres liaisons importantes que celles qui relient la couronne à Paris.

Le développement de la Haute-Normandie appelle des liaisons rapides et à grand débit (autoroutes) non seulement avec les autres régions de la couronne, mais aussi avec les zones fortes de l'économie européenne : liaisons entre la zone portuaire du Havre d'une part, de Dunkerque et les zones industrielles du Nord de l'Europe d'autre part ; liaisons avec la façade atlantique.

Enfin, il est urgent d'améliorer les liaisons à l'intérieur même de la région (Dieppe - Rouen - Evreux ; Rouen - Amiens).

D'autres points sont essentiels pour le développement de la région.

- Compte tenu du retard constaté dans la région, un effort important doit être porté sur l'université, l'enseignement à tous les niveaux, la formation des hommes, surtout dans le cas de reconversion (agriculture).

Des unités d'enseignement supérieur peuvent être décentralisées dans les villes les plus importantes (Le Havre - Evreux...). L'enseignement technique doit être développé et valorisé.

A ce propos est-il raisonnable de prévoir comme le font les auteurs du Livre Blanc une telle proportion (44 % en 1985) d'actifs tertiaires dans une région à vocation industrielle ?

- L'installation d'unités de recherche et de recherche appliquée (agriculture, industrie, commerce...), adaptées à l'économie de la région doit être prévue.

- Il faut également encourager l'implantation de sièges sociaux dans la région. Cela doit être possible si les conditions d'un développement précédemment énoncées sont réalisées.

- Un équilibre interne est d'autre part nécessaire au développement harmonieux de la région. Il faut rechercher les complémentarités entre les quatre pôles principaux (Rouen - Le Havre - Amiens - Caen).

D'autre part, il est urgent pour l'animation des zones rurales de mettre sur pied un schéma d'armature urbaine s'appuyant sur les villes moyennes (Evreux - Dieppe - Bernay - Fécamp - Eu - Le Tréport).

II – AGRICULTURE

Le chapitre sur l'agriculture est une déclaration de politique générale agricole. A-t-elle sa place dans un Livre Blanc malgré la tentative d'adaptation qui en a été faite pour les régions de la couronne ?

Nous tenons à dire notre désaccord total. Citons seulement trois exemples.

1) Il est posé en postulat que la politique proposée pour la transformation des structures conduira à des exploitations agricoles compétitives. Cela est pour le moins douteux, surtout en zones d'élevage. On a en effet calculé que le départ en retraite des exploitants de plus de 50 ans sans successeurs ne conduirait, dans ces zones, qu'à un faible accroissement de la surface des autres exploitations.

2) Cette politique ne résout ni les problèmes des excédents agricoles, ni ceux des prix. En effet, il n'existe pas un prix mondial de marché puisqu'il n'existe pas de marchés mondiaux, hormis ceux des pays sous-développés.

3) Il est inexact de dire que les grandes unités de production sont moins sensibles que les petites aux variations des prix agricoles.

D'autre part, on ne peut pas admettre, dans l'actuelle période de crise agricole, qu'une baisse des prix soit envisagée, même à moyen terme.

Pour ce qui concerne l'agriculture de Haute-Normandie, nous répéterons ce qui a déjà été exprimé en de multiples occasions :

Dans les zones de grandes cultures, où l'élevage est peu pratiqué (Plateau de Saint-André, Vexin...), la taille des unités de production est comparable à ce qu'elle est en Picardie ou en Champagne, ce qui paraît très satisfaisant aux auteurs du Livre Blanc du Bassin Parisien.

Pour le reste de la région (Seine-Maritime, Roumois, zones ouest de l'Eure...) l'agriculture s'exerce dans des exploitations de taille moyenne. Le nombre des exploitations diminue plus lentement que dans le reste de la France. Il diminue néanmoins. Il est peu probable cependant que l'on y voie demain beaucoup de très grandes

unités. Les exploitations agricoles de ces régions seront, à moyen terme, de taille moyenne et continueront à pratiquer les productions animales. L'amélioration de la compétitivité de telles entreprises d'ici 1985 ne peut être cherchée dans un accroissement considérable de la taille des unités de production. Il ne faudra bien sûr pas s'opposer à ces orientations lorsqu'elles seront possibles, mais ce ne sera pas le cas général. Ces zones semblent vouées à accroître le volume et la qualité de leurs productions si elles veulent augmenter le revenu de leurs populations agricoles. La recherche de la compétitivité les amènera à mieux valoriser leurs produits. C'est dans ce sens qu'il faudra encourager leurs investissements pour la transformation, le stockage et la commercialisation.

L'agriculture est intensive dans la plupart des régions de Haute-Normandie et c'est de cette manière que les terres continueront à y être cultivées. Il serait également bien étonnant que les productions animales ne conservent pas à moyen terme une place importante dans les systèmes de production. Il faudra donc une certaine densité de population agricole.

Cependant, cette population ne pourra pas à elle seule rentabiliser en zone rurale les équipements et les services dont bénéficient dès maintenant les populations urbaines. Pour ce faire, il est nécessaire que des emplois soient créés en zone rurale, ce qui doit être possible si on choisit bien les lieux d'implantation.

III – CONCERTATION INTERREGIONALE

Il nous semble fâcheux de ne retenir dans le Bassin Parisien que des portions de région. On ne voit pas comment une unité administrative pourrait ainsi être réalisée. A quoi se rattacherait la Manche exclue de la Basse-Normandie et pourtant sans affinités bretonnes ?

Indépendamment de cette remarque, une concertation entre les régions de la couronne nous paraît absolument indispensable. Face au pouvoir parisien, la couronne doit être capable de présenter pour ses régions des programmes coordonnés.

ORNE

OBSERVATIONS

I – ACTIVITE ECONOMIQUE GENERALE

Les résultats du recensement de 1968 ont montré que la population de la couronne du Bassin Parisien avait augmenté beaucoup plus que prévu, alors que, au contraire, celle de la région parisienne avait augmenté moins vite.

Il suffirait donc d'un certain nombre de mesures d'accompagnement pour que cette tendance, non seulement se maintienne, mais puisse se développer.

Pour cela, il ne suffit pas de prévoir le desserrement des activités parisiennes en mettant l'accent sur le secteur tertiaire. Il faut également décentraliser des activités du secteur secondaire, créateur de richesses, avec en

même temps le déplacement d'une grande partie des centres de décision. Dans cette hypothèse, en effet, le développement de l'emploi dans le secteur tertiaire serait induit.

Encore faut-il que les emplois créés, aussi bien dans le secteur secondaire que dans le tertiaire, soient pour un grand nombre de haute qualification afin que le Bassin Parisien échappe de plus en plus à sa dépendance à l'égard de la capitale.

La création d'emplois de haute qualification se heurte cependant au problème de la formation professionnelle qui est actuellement insuffisante et mal adaptée aux besoins. Un effort particulier devra être fait pour y remédier.

Le développement économique de la couronne du Bassin Parisien est donc en grande partie conditionné par :

1) une aide accrue à la création de zones industrielles (à condition d'éviter un saupoudrage inefficace du territoire),

2) un développement en quantité et en qualité des établissements d'enseignement et de formation professionnelle,

3) l'octroi de primes spéciales de décentralisation aux entreprises parisiennes qui déplaceraient dans la couronne, non seulement leurs ateliers, mais aussi leurs activités tertiaires (bureaux d'études, services commerciaux...).

4) l'octroi de la prime de localisation des activités tertiaires.

Par ailleurs, afin d'assurer un développement économique harmonieux respectant en particulier le caractère propre à chaque région et à chaque département, il convient de mettre en place une véritable régionalisation : la plupart des pouvoirs de décision détenus par l'administration centrale devraient être transférés à la région et même, dans certains cas, au département.

Enfin, le développement économique de la couronne ne pourra pas se faire sans mise en place d'infrastructures de transports et de télécommunications appropriées : l'accent devant être mis sur les liaisons interrégionales plutôt que sur les liaisons avec la capitale.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne notre région, l'axe routier Caen-Le Mans devrait être mis à quatre voies et l'axe Rouen-Le Mans à trois voies. Avec l'autoroute A 13 prolongée jusqu'à Caen, notre région aurait ainsi la possibilité de se développer en s'appuyant sur un ensemble urbain tripolaire.

Parallèlement aux efforts entrepris pour la couronne du Bassin Parisien, des mesures devraient être prises pour ralentir la croissance de la Région Parisienne.

Il est anormal, en particulier, que la province finance en grande partie le déficit de la R.A.T.P. quand, pour résorber celui de la S.N.C.F., on procède à des suppressions de lignes omnibus de voyageurs.

II – ACTIVITE AGRICOLE

La couronne du Bassin Parisien se caractérise par l'importance de l'activité agricole. Le développement de ce secteur doit également être poursuivi en tenant compte des vocations propres à chaque région. Il s'agit donc avant tout de promouvoir la mise en place de véritables entreprises de production agricole.

C'est faire - d'une phrase - bon marché des énergies qu'a rassemblé dans chaque province l'espoir d'une régionalisation effective, espoir qui, pour les cinq départements normands, s'affirme par la volonté de travailler dans une unité retrouvée à leur développement commun.

*

* *

Il faut amener les différentes régions de la "couronne" du Bassin Parisien à croire en leur destin régional.

Elles ne le pourront que le jour où (pour prendre un exemple concret), le développement du réseau routier sera - en priorité - dirigé dans le sens de l'amélioration des liaisons interrégionales, au lieu de pousser systématiquement vers le renforcement des facilités de circulation vers Paris.

Rendre les régions autour de Paris moins tributaires de la capitale, tel doit être l'objectif de l'aménagement du Bassin Parisien. A ce prix seulement sera brisé le cycle infernal si justement décrit par le Livre Blanc : "La croissance parisienne se poursuit dans de mauvaises conditions. Les grandes fonctions urbaines, qu'il s'agisse de l'habitat, du travail, de la circulation ou des activités d'enseignement, de culture et de loisirs, répondent de plus en plus mal aux services que l'on attend d'elles".

Sans doute les neuf villes de plus de 100.000 habitants de la "couronne" n'exercent pratiquement aucun rayonnement régional comme le note le rapport ; encore qu'un triangle Le Havre - Rouen - Caen peut, pour la Normandie, très facilement supporter la comparaison avec l'une quelconque des huit métropoles d'équilibre désignées par le Plan. Mais jusqu'à quel point peut-on parler d'un rayonnement régional de Lyon, de Marseille ou de Toulouse, dans la mesure où ce rayonnement n'est dû, pour la plus grande part, qu'à leur éloignement de la capitale. Sur le plan de l'Administration - jusqu'à ces dernières années du moins - Lyon avait-elle intrinsèquement plus de "rayonnement" que Rodez ou que La Roche-sur-Yon ! Il n'est pas juste de reprocher à des villes de manquer de rayonnement alors que toute une politique administrative s'est employée, pendant des décennies, à leur ôter leur personnalité.

Donnons aux régions de véritables pouvoirs dans les domaines qui sont de leur compétence, affranchissons-les de la tutelle par trop tâtillonne de l'administration centrale, on verra alors se dégager tout naturellement les pôles d'attraction des activités régionales.

Nous en sommes arrivés à un point tel qu'il est de la plus extrême urgence de repenser la France, si ce n'est contre, du moins face à Paris devenu un organe parasitaire qui ronge inutilement toute la substance vive du pays. La croissance incontrôlée - et incontrôlable - de la capitale, entraîne des investissements démesurés, des gaspillages inouïs de temps, d'énergie, d'argent dont pâtit la France tout entière.

La manière la plus efficace d'aider Paris à surmonter son mal consiste à reporter tout l'effort d'investissement consenti en sa faveur sur toutes les régions françaises. Ainsi arrêtera-t-on l'exode des bras et des cerveaux vers la capitale.

Cela suppose :

- une formation professionnelle très poussée des jeunes qui désirent s'installer,

- une formation complémentaire des adultes (formation professionnelle et formation de responsables),

- des mesures destinées à accélérer la transformation des structures (à titre d'exemple : pré-I.V.D. à 50 ans pour les agriculteurs exploitant une superficie non viable dans les communes en remembrement),

- des incitations pour encourager les producteurs à organiser la commercialisation de leurs produits, en particulier celle de la viande.

CALVADOS

OBSERVATIONS

"Aménager le Bassin Parisien, c'est faire en sorte que les stratégies de développement économique ainsi que d'aménagement spatial propres à chacune de ses parties soient établies de façon coordonnée et en fonction d'orientations fondamentales qui auront valeur de directives nationales d'aménagement du territoire".

La Chambre Départementale d'Agriculture du Calvados ne peut que souscrire à cette affirmation des rédacteurs du projet de Livre Blanc du Bassin Parisien.

Il reste toutefois - et c'est bien là l'essentiel - à s'entendre sur le sens de ces "orientations fondamentales". Quel parti adoptera-t-on ? Cherchera-t-on à aménager la "couronne" avec le seul souci de décongestionner et de soulager l'agglomération parisienne ? Autrement dit, transformera-t-on cette "couronne" en région dortoir pour manœuvres : sous Bassin Parisien dépourvu de tout siège social et économique ? Ou bien, tentera-t-on cette opération avec la volonté de promouvoir dans chacune des régions de la "couronne" une vie administrative économique, sociale, culturelle qui lui soit originale ?

Il n'empêche que le parti adopté reste basé sur des conceptions étroitement centralisatrices. On recherche les mesures propres à endiguer le développement monstrueux - et anarchique - de l'agglomération parisienne, mais on voudrait dans le même temps préserver, dans toute son intégralité, le rôle moteur que la capitale s'est abusivement octroyé dans tous les secteurs de l'activité nationale

On voudrait bien pallier les effets désastreux que la prolifération désordonnée de la région parisienne entraîne pour le restant de la collectivité nationale, On en analyse généralement de façon claire les conséquences à court et à long terme . Mais on se refuse aussi à s'attaquer aux racines profondes du mal. Cette méconnaissance des véritables objectifs d'une authentique politique d'aménagement explique sans doute les piètres résultats obtenus depuis que la décentralisation est à l'ordre du jour.

Et la Chambre Départementale d'Agriculture du Calvados ne peut qu'affirmer son scepticisme quant à l'efficacité des solutions préconisées par le Livre Blanc quand ses rédacteurs affirment : "La couronne du Bassin Parisien ne peut être considérée comme un ensemble susceptible de contrebalancer le développement de la capitale".

Le Livre Blanc l'avoue lui-même :

"Compte tenu de la taille déjà atteinte par son agglomération, Paris ne peut répondre à la demande en logements des mal logés et de quelque soixante mille personnes supplémentaires qui s'y installent chaque année, ni satisfaire les besoins en équipements collectifs et en espaces verts, à moins d'étendre démesurément ses limites. La plupart des habitants résident loin de leur lieu de travail - le temps de transport quotidien est en moyenne de 1 h 20 - et il en résulte des pertes pour l'économie, l'obligation de mettre en place des transports coûteux et toujours insuffisants et, surtout, une fatigue humaine à la longue intolérable. Malgré des efforts d'équipements considérables, à la limite des possibilités de l'Etat et des collectivités, la disproportion entre le trafic et les moyens conduit à la congestion et parfois à la paralysie de la circulation dans la capitale".

Mais il convient de tirer les conséquences de ce constat : il ne s'agit plus de "dériver une partie de la croissance (de l'agglomération parisienne) vers d'autres agglomérations dans le territoire national". C'est toute cette croissance qu'il faut stopper brutalement. Autrement, en fonction des habitudes acquises, de la routine, de la force d'entraînement et d'attraction de la région parisienne, tout continuera comme par le passé. Et le désert français deviendra de plus en plus la triste réalité.

Aussi, le souhait du Livre Blanc d'un "renforcement de la position concurrentielle des villes de la couronne", apparaît-il comme un vœu pieux, en contradiction avec l'affirmation citée plus haut et que nous répétons : "La couronne du Bassin Parisien ne peut être considérée comme un ensemble susceptible de contrebalancer le développement de la capitale".

Il apparaît donc inutile à la Chambre Départementale d'Agriculture du Calvados de pousser plus avant l'examen des solutions préconisées dans la mesure même où s'impose impérieusement la révision du parti adopté pour l'étude de ces solutions.

*

* *

Toutefois, la Chambre Départementale d'Agriculture du Calvados tient à affirmer ses vives inquiétudes concernant le sort réservé au département voisin de la Manche dans le projet d'aménagement du Bassin Parisien. Ce département semble délibérément écarté, sans doute en raison de sa situation excentrique. La Chambre d'Agriculture rappelle avec fermeté que la Manche ne saurait être dissociée du devenir de la région Bas-Normande et, disons-le franchement, de la Normandie tout entière, qu'elle soit unifiée ou pas.

La Chambre Départementale d'Agriculture du Calvados insiste également - il s'agit là d'une préoccupation constante des Chambres d'Agriculture - sur la nécessité de préserver au maximum le potentiel de production que représentent les terres à usage agricole.

La Chambre Départementale d'Agriculture du Calvados fait également les plus extrêmes réserves quant à la manière technocratique d'envisager l'évolution de l'Agriculture (pages 47, 48 et 49 du Livre Blanc). Dans ce catalogue d'intentions, le souci de la rentabilité semble avoir pris le pas sur le soutien à accorder aux hommes aux prises avec des mutations inéluctables sans doute, mais trop souvent douloureuses. La Chambre Départementale d'Agriculture du Calvados ne saurait oublier que les problèmes de l'agriculture sont aussi des problèmes d'agriculteurs.

VI

Organismes divers et Personnalités

ORGANISMES DIVERS ET PERSONNALITÉS

Outre les avis et rapports reproduits dans le présent volume, un certain nombre d'organismes et personnalités ont fait part de leurs observations sur le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien, et notamment pour les Régions :

CHAMPAGNE-ARDENNE

Le Centre d'Etude et de Liaison pour l'Aménagement de la Marne (CELAM).

M. ROTIVAL, conseiller en planification.

BOURGOGNE

MM. BRISSON, COFFRE, CORDILLOT, PERILLIER. Conseillers Généraux du département de l'Yonne.

Le Maire d'Auxerre.

Le Maire de Migennes.

La Banque de France - succursale d'Auxerre.

La Jeune Chambre Economique d'Auxerre et de l'Yonne.

L'Union départementale C.F.D.T.

L'Union départementale C.G.T.

BASSE NORMANDIE

M. d'ANDIGNE, Sénateur et Conseiller Général de l'Orne.

M. BOUDET, Député-Maire de Laigle, Conseiller Général de l'Orne.

MM. LENORMAND et GOUESLARD, Conseillers Généraux du Calvados.

Le Maire d'Alençon.

Le Maire de Mortagne

La Chambre de commerce et d'industrie d'Honfleur et Lisieux.

La Chambre de commerce et d'industrie de Granville

La Chambre de commerce et d'industrie de Flers.

Le Comité Manche-Expansion.

Le Comité régional d'étude pour la protection et l'aménagement de la nature en Basse-Normandie.

HAUTE NORMANDIE

La Société d'Etudes Urbaines de la Région du Havre (S.E.R.H.)

Le Port Autonome de Rouen.

Le Port Autonome du Havre.

M. le Sénateur-Maire de Rouen.

Le Maire de Dieppe.

Le Maire de Fécamp.

Le Maire de Petit-Quevilly.

Le Maire de Pont-Audemer.

Le Maire de Sotteville-lès-Rouen.

La Chambre de commerce et d'industrie d'Elbeuf.

La Chambre de commerce et d'industrie de Fécamp.

La Fédération des Syndicats Patronaux du Bâtiment et des Travaux Publics de Haute-Normandie.

Le Conseil régional de l'Ordre des architectes.

Le Comité de liaison des professions libérales de Haute-Normandie.

PICARDIE

M. André ROSSI, Député de l'Aisne.

Le Comité régional du tourisme de Picardie.

La Jeune Chambre Economique du Soissonnais.

VII

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES

- Présentation 3
- Sommaire 5
- Chapitre I :

Commissions de Développement Economique Régional 9

Champagne-Ardenne 9
Bourgogne 16
Centre 17
Basse-Normandie 24
Haute-Normandie 27
Picardie 30

Comité Consultatif Economique et Social de la Région Parisienne 36

Conseil d'Administration du District de la Région Parisienne 51

- Chapitre II :

Conseils Généraux 77

Aisne 77
Eure 81
Eure-et-Loir 81
Loiret 85
Manche 87
Marne 88
Nièvre 90
Oise 90
Orne 95
Sarthe 99
Seine-Maritime 101
Somme 101
Yonne 103

- Chapitre III :

Comités d'Expansion Economique 117

Haute-Normandie 117
Picardie 117
Yonne 144
Sarthe 156

- Chapitre IV

Chambres de Commerce et d'Industrie 161

Champagne-Ardenne 161
Centre 169
Picardie 187
Paris 195
Reims 207
Troyes 212
Le Mans 216
Caen 223
Rouen 228
Le Havre 231

Les neuf Centres Régionaux du Bassin Parisien 240

- Chapitre V :

Chambres d'Agriculture 253

Picardie 253
Aube 255
Eure et Seine-Maritime 260
Orne 262
Calvados 265

- Chapitre VI

Organismes divers et Personnalités 269

Champagne-Ardenne 269
Bourgogne 269
Basse-Normandie 269
Haute-Normandie 270
Picardie 270

- Table des matières 273

COMPOSITION ET IMPRESSION RAMBAULT et GUIOT - PARIS
2e Trimestre 1970 - Dépôt légal N° 698

DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE
GROUPE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

PROJET DE LIVRE BLANC DU BASSIN PARISIEN

ELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE
ROUPE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

PROJET DE
LIVRE BLANC DU BASSIN PARISIEN

EXTE ADOPTE LE 6 MARS 1969 PAR LE GROUPE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

Le Ministre Délégué
auprès du Premier Ministre
chargé du Plan
et de l'Aménagement du Territoire

Le projet de Livre Blanc du Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien a pour objet de faire le point des travaux et des réflexions à la suite des deux années d'étude concernant l'aménagement du Bassin Parisien.

L'action du Groupe Interministériel ne s'est pas située au niveau de la répartition des équipements ou de la localisation des activités : son effort a porté sur l'analyse des mécanismes de développement des différents espaces qui composent le Bassin Parisien. Il propose un certain nombre de principes pour une politique d'aménagement qui orientera les schémas directeurs à venir.

Quelques problèmes concrets se posent immédiatement dans le domaine de l'organisation urbaine, des transports et de l'enseignement supérieur par exemple ; le projet de Livre Blanc en traite de manière à dessiner, déjà, le contour des solutions : des études naissent certaines images.

La politique menée dans la région parisienne a été avant tout, au cours des dernières années, une politique d'équipement régional, s'efforçant de répondre aux besoins créés par une croissance encore mal maîtrisée. C'est à travers la politique des métropoles d'équilibre, à travers la préparation du schéma

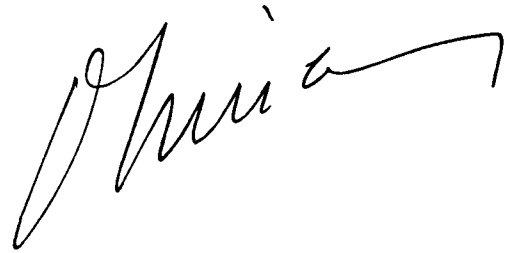
.../...

général d'aménagement de la France, à travers la prise en considération du rôle mondial de Paris qu'il faut maintenant réfléchir à l'orientation qu'il convient de donner, dans le cadre de l'aménagement du territoire national, à cette région. Mais notre première tâche est de la situer dans son vrai contexte, le Bassin Parisien, c'est-à-dire les quinze départements sur lesquels se fait directement sentir l'influence de Paris, première métropole d'équilibre de France.

Des procédures de concertation devront être mises en place pour que, dans cet espace économique, toutes les collectivités intéressées puissent participer à la définition d'une stratégie d'aménagement.

Le projet de Livre Blanc fera donc l'objet d'une large consultation dans l'ensemble des départements et des régions intéressés, avant d'être examiné par le Gouvernement.

En matière d'aménagement du territoire, il est temps de situer Paris dans son véritable espace économique.



Olivier GUICHARD

SOMMAIRE

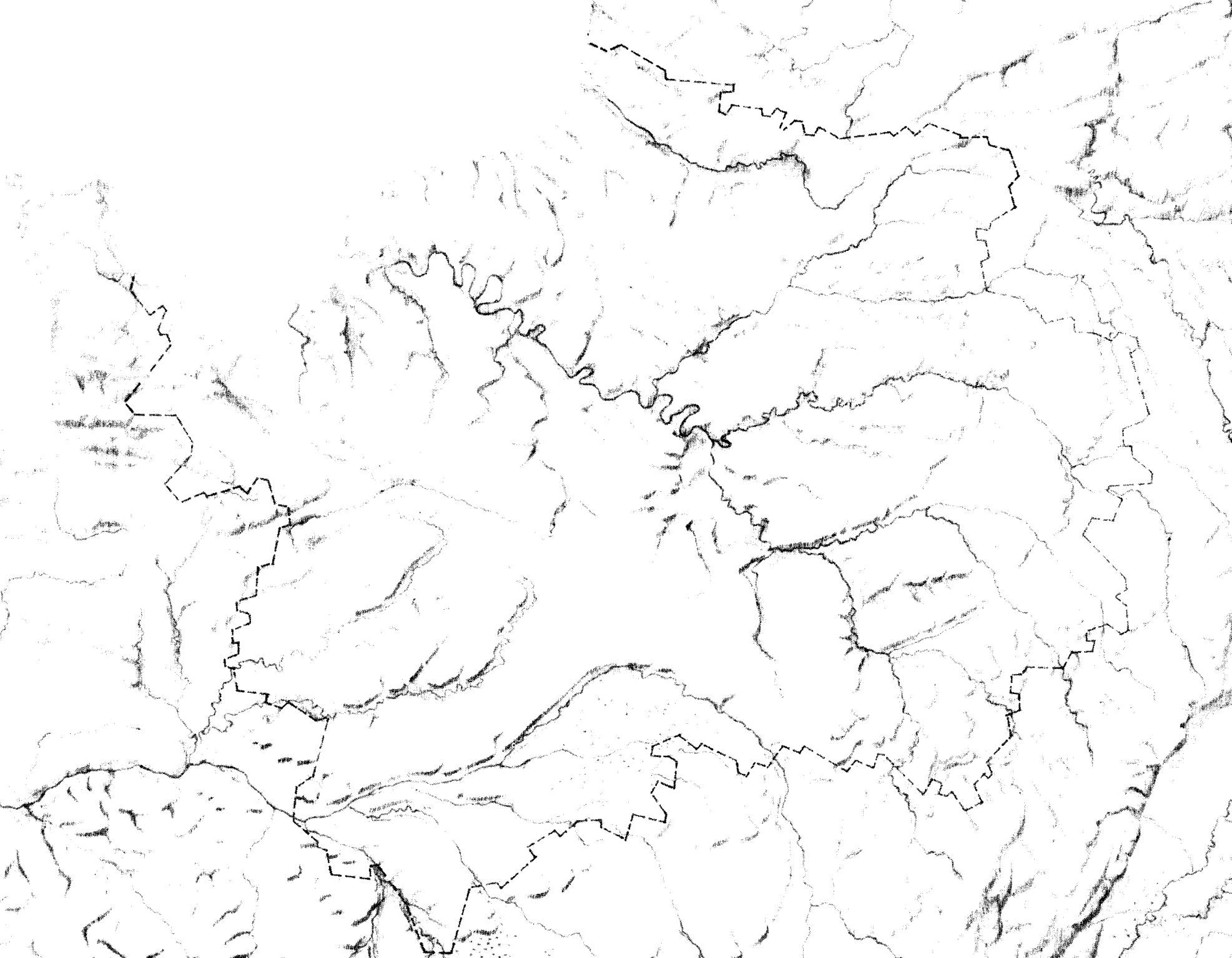
AVANT-PROPOS

PREMIERE PARTIE

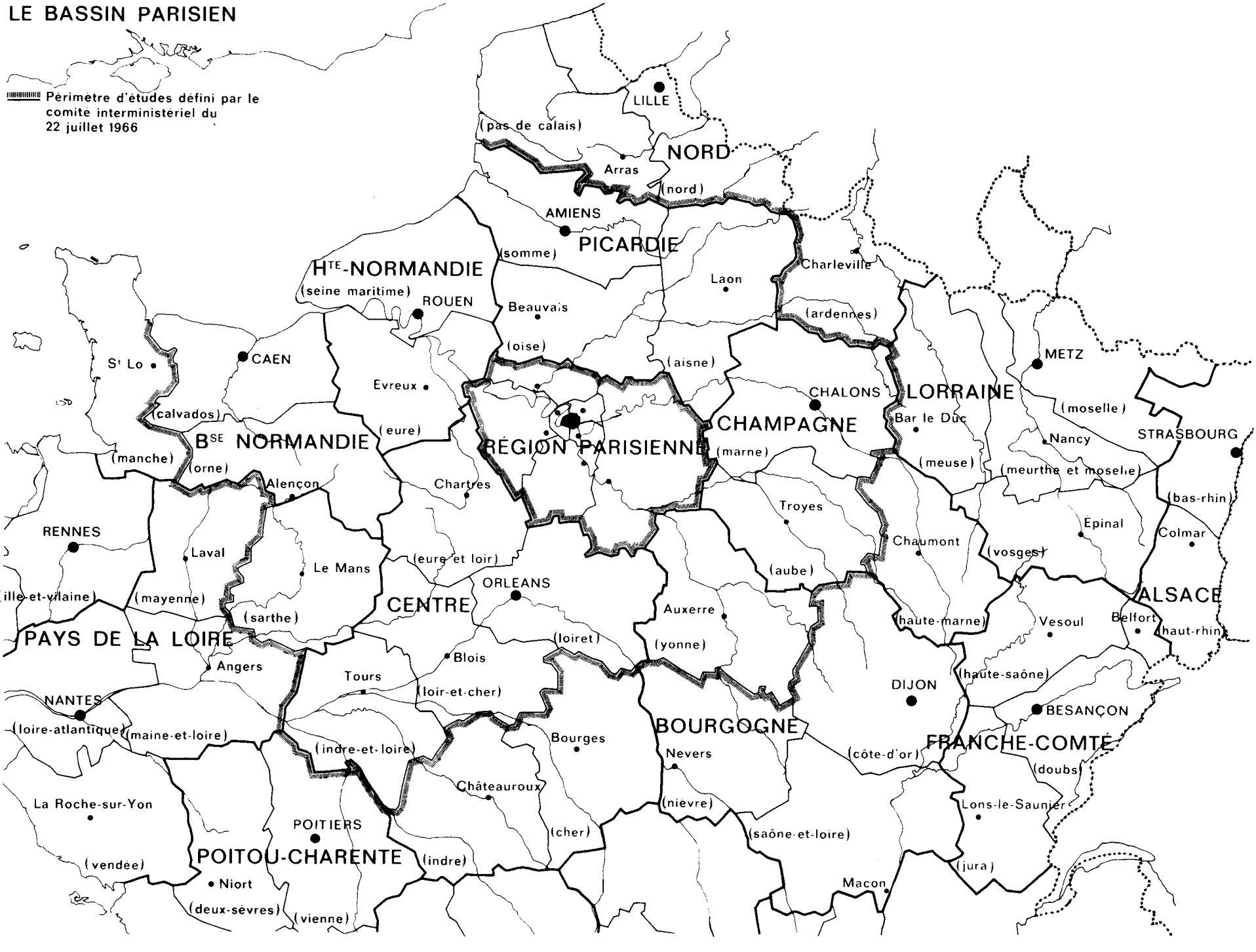
Aménager les régions
du bassin parisien

DEUXIEME PARTIE

I - Population et emplois
II - Activités économiques
III - Organisation urbaine
IV - Réseaux de transport
V - Enseignement supérieur
VI - Loisirs
VII - Ressources rares



AVANT-PROPOS


LE BASSIN PARISIEN
Périmètre d'études défini par le comité interministériel du 22 juillet 1966
LILLE
(pas de calais)
NORD
Arras
(nord)
AMIENS
PICARDIE
(somme)
Charleville
Laon
(ardennes)
HTE-NORMANDIE
(seine maritime)
ROUEN
Beauvais
(oise)
(aisne)
METZ
St Lo
CAEN
Evreux
CHALONS
LORRAINE
(moselle)
(calvados)
BSE NORMANDIE
(eure)
RÉGION PARISIENNE
CHAMPAGNE
Bar le Duc
Nancy
STRASBOURG
(manche)
(orne)
(marne)
(meuse)
(meurthe et moselle)
Alençon
Chartres
Troyes
(bas-rhin)
RENNES
Laval
Le Mans
(eure et loir)
Epinal
Colmar
Chaumont
(vosges)
(aube)
(ille-et-vilaine)
(mayenne)
ORLEANS
CENTRE
ALSACE
(sarthe)
Auxerre
(haute-marne)
Vesoul
Belfort
(haut-rhin)
PAYS DE LA LOIRE
(loiret)
(yonne)
Blois
Angers
Tours
(haute-saône)
DIJON
NANTES
(loir-et-cher)
BESANÇON
BOURGOGNE
(loire-atlantique)
(maine-et-loire)
Bourges
(indre-et-loire)
Nevers
(côte-d'or)
FRANCHE-COMTÉ
(doubs)
Châteauroux
La Roche-sur-Yon
(nièvre)
Lons-le-Saunier
POITIERS
(cher)
(saône-et-loire)
(vendée)
POITOU-CHARENTE
(indre)
(jura)
Niort
Macon
(deux-sèvres)
(vienne)

AVANT-PROPOS

Le phénomène mondial d'urbanisation a créé un souci nouveau, celui de traduire dans l'espace les objectifs du développement économique et urbain. Cet aspect majeur de l'aménagement du territoire se manifeste de manière particulièrement contraignante dans le cas des agglomérations multimillionnaires ou des grandes capitales : de nouveaux cadres de pensée et de nouveaux cadres d'action deviennent nécessaires à une échelle qui est désormais celle de vastes ensembles de villes et de régions.

En France, depuis la publication en 1965 du Schéma Directeur de la Région Parisienne, la notion de la région urbaine entourant la capitale est devenue familière. Mais la solution des problèmes posés par la croissance parisienne ne pouvait être trouvée dans les seules limites de la Région et, parallèlement aux efforts tendant à situer cette croissance à l'intérieur du cadre national, il est apparu nécessaire de la repenser dans un espace mieux à sa mesure : celui du Bassin Parisien.

Il est utile de faire d'abord un bref historique des circonstances qui ont conduit à la prise de conscience de cette nécessité et à la décision de procéder à une étude du Bassin Parisien dans la perspective d'un aménagement général du territoire.

En 1955 paraissent les premiers textes relatifs à la décentralisation : les pouvoirs publics s'inquiétaient des déséquilibres de la croissance sur le territoire national et essayaient d'orienter vers la province les effets du développement parisien, au moyen de réglementations (procédure d'agrément pour les établissements industriels et commerciaux en Région Parisienne) et de mesures d'incitation (système des aides au développement régional). L'effort a porté en premier lieu sur l'industrialisation des régions de l'Ouest du pays qui connaissaient une situation défavorable quant au développement et à l'emploi.

Le choix des huit métropoles d'équilibre, approuvé par le Parlement en 1963, répondait par ailleurs à la nécessité de créer en province des centres d'attraction pouvant équilibrer l'influence parisienne et entraîner le développement d'ensembles régionaux adaptés aux dimensions de l'économie moderne.

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Parisienne, pris en considération le 26 novembre 1964 par le Gouvernement, proposait, en fonction de directives générales concernant la population et les emplois, des principes d'aménagement et exprimait une volonté d'organisation de la région. Replaçant eux-mêmes le problème de la capitale dans l'ensemble du territoire, les auteurs du schéma considéraient que, si l'on voulait que la population de la région parisienne ne dépasse pas 14 millions d'habitants en l'an 2000, il fallait que la population des autres villes de France fasse plus que doubler d'ici la fin du siècle. Ils évoquaient le rôle particulier des villes du Bassin Parisien et esquissaient certaines directions vers lesquelles pourrait s'ouvrir la Région Parisienne : d'abord l'axe de la vallée de la Seine jusqu'à la mer, ensuite l'axe de l'Oise, ainsi que les vallées de la Marne et de la Seine en amont de Paris. Il s'agissait là d'une première indication tendant à situer les problèmes du développement de Paris dans un espace plus étendu que celui de sa région au sens administratif du terme.

Le V^{e} Plan, approuvé par le Parlement le 30 novembre 1965, fixait parmi les exigences nouvelles de l'Aménagement du Territoire "la définition d'une

politique visant à aménager le développement économique du Bassin Parisien".

Un groupe de travail spécialisé était constitué au cours de la même année par la Commission Nationale de l'Aménagement du Territoire. Il recevait pour mission d'examiner les conséquences, pour le Bassin Parisien dans son ensemble, des grandes options d'aménagement du territoire et notamment de celles concernant la Région Parisienne.

Le 22 juillet 1966 le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, à la suite d'un ensemble d'études de reconnaissance, décidait d'instituer auprès du Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale le "Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien", rassemblant les représentants des Ministères des Affaires Culturelles, de l'Intérieur, de l'Economie et des Finances, de l'Equipement, de l'Agriculture, de l'Industrie, du Commissariat Général au Plan, du Commissariat Général au Tourisme, et le Délégué Général au District de la Région Parisienne.

La mission du Groupe était de :

- coordonner les études dans le Bassin Parisien,
- organiser les consultations nécessaires,
- présenter au Comité Interministériel les décisions de programmation et les mesures administratives propres à assurer l'aménagement du Bassin Parisien, concernant notamment :

  . les zones préférentielles d'urbanisation,
  . la localisation des points forts, tels que villes nouvelles, centres d'affaires, centres administratifs, centres universitaires et culturels importants,
  . les principaux éléments des réseaux de communication interurbains et interrégionaux, ainsi que leurs points d'échange,
  . le desserrement des activités parisiennes, et particulièrement des activités tertiaires.

Une zone d'études était fixée au Groupe Interministériel, la couronne des quinze départements les plus voisins de la Région Parisienne : Oise, Aisne, Somme, Marne, Aube, Yonne, Loiret, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Sarthe, Orne, Calvados, Eure, Seine-Maritime.

Un parti d'aménagement s'appuyant sur les grandes vallées ("zones d'appui") et les villes de plus de 100 000 habitants ("centres régionaux") était esquissé par les directives du Comité Interministériel.

Enfin, la Commission Nationale d'Aménagement du Territoire, examinant le 15 décembre 1966, le rapport de son groupe de travail spécialisé, estimait que l'aménagement des régions du Bassin Parisien "devait faire appel à des directives d'un genre nouveau qui viseraient :

- à orienter et encadrer les initiatives des divers agents économiques publics et privés,
- à harmoniser la politique suivie en matière d'équipements publics dans la Région Parisienne d'une part et dans les régions voisines d'autre part, et notamment à favoriser le développement des zones urbaines et des centres régionaux susceptibles de présenter une alternative à la croissance parisienne".

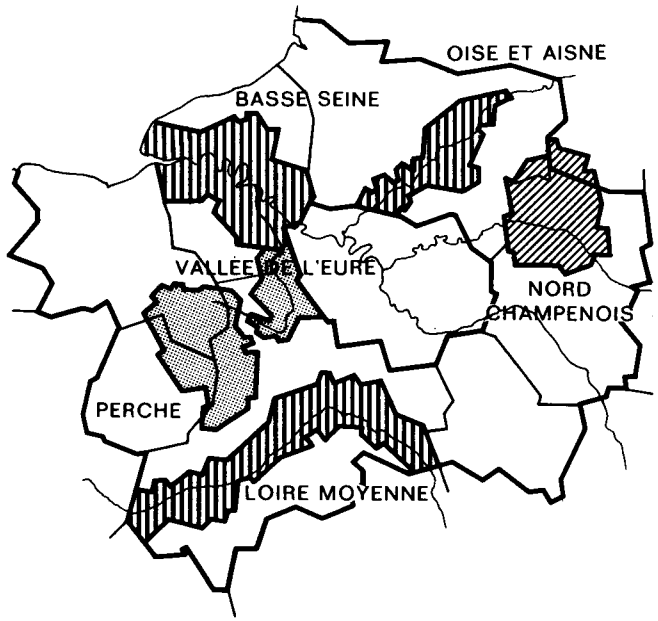
Depuis le début de l'année 1967, le Groupe Interministériel a travaillé principalement sur deux plans :

• au niveau du Bassin Parisien dans son ensemble, une cellule d'étude constituée auprès de son Secrétariat Général, la Mission d'Etudes du Bassin Parisien, a été chargée de faire la synthèse des connaissances et des réflexions, en s'appuyant tant sur la Délégation à l'Aménagement du Territoire et les services centraux des ministères que sur les régions et les départements et sur les travaux de groupes spécialisés,

• au niveau des régions, des organismes permanents d'études pour les zones d'appui ont été créés auprès des Préfets de Région ; d'autres études ont été lancées dans des secteurs particuliers comme le Perche et la vallée de l'Eure.

La Mission d'Etudes de la Basse Vallée de la Seine a présenté au début de l'année 1967 un Livre Blanc sur les "perspectives d'avenir de la Basse-Seine" que le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire a pris en considération le 27 juillet 1967. Etabli sur la base de ce Livre Blanc, un projet de schéma d'aménagement a fait l'objet d'une large consultation au niveau régional et d'une instruction par les ministères intéressés ; il a été adopté le 17 février 1969 par la Commission de Développement Economique Régional (CODER) de Haute-Normandie et sera soumis au cours du deuxième trimestre 1969 au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire.

L'Organisation d'Etudes d'Aménagement des Vallées de l'Oise et de l'Aisne constituée en juin 1967



AIRES D'ÉTUDE D'AMÉNAGEMENT A L'ECHELON RÉGIONAL

Zones d'appui
Zone d'aménagement nord champenoise
Autres zones

a publié récemment, en prélude à un Livre Blanc, un "Mémorandum" qui analyse la situation de la zone d'appui et établit un diagnostic.

Une Organisation d'Etudes d'Aménagement pour la Loire-Moyenne a été créée en septembre 1968. Un dispositif d'études similaire a été mis en place pour la zone d'appui Nord-Champenoise.

Au niveau central, les réflexions générales débouchent aujourd'hui sur le présent "Projet de Livre Blanc du Bassin Parisien". Ce rapport a été précédé par un document de travail, intitulé "Réflexions pour un Livre Blanc", établi en juillet 1968 pour servir de base à une consultation restreinte des départements et des régions et permettre une confrontation entre leurs différents points de vue et ceux des administrations centrales.

Les travaux des organismes d'études des zones d'appui, les avis recueillis au cours de la première consultation, les réflexions des groupes de travail spécialisés, enfin l'ensemble des analyses de la Mission d'Etudes du Bassin Parisien ont fait évoluer de façon importante la conception des problèmes d'aménagement dans le Bassin Parisien.

Ces problèmes sortent de l'ordinaire et demandent que soient bien précisées à la fois la façon dont ils doivent être posés et la nature des réponses que l'on peut essayer de leur donner. On ne peut les formuler de manière adéquate par le seul moyen classique d'un schéma d'aménagement de région urbaine, d'un programme de modernisation et d'équipement de ville ou d'un plan de développement régional. Il faut pourtant, dans le Bassin Parisien, traiter et de planification économique et d'aménagement spatial, mais selon une méthode nouvelle adaptée à un espace dépourvu d'unité et dont la dimension n'est ni locale, ni régionale, ni nationale mais qui tient une place importante dans la politique générale d'aménagement du territoire.

Le Livre Blanc constitue une étape dans cette recherche ; c'est d'abord un livre de réflexion générale, dont l'objectif est de fournir des éléments pour un dialogue nouveau.

Un large débat public va pouvoir s'ouvrir sur ce projet de rapport au cours de l'année 1969 : nous souhaitons qu'il permette de définir, avec la participation de la Région Parisienne et des régions voisines, les lignes de force d'une véritable stratégie d'aménagement de l'ensemble du Bassin Parisien dans le cadre du schéma général d'aménagement de la France.

Ce rapport contient deux parties, de volume très inégal. Dans la première partie, après un aperçu rapide sur ce qu'est actuellement la couronne du Bassin Parisien et un rappel des premiers éléments de doctrine, on s'est efforcé de faire le point des réflexions et de définir les objectifs et les limites d'une politique d'aménagement des régions du Bassin Parisien, ce qui ramène en définitive à la question fondamentale du rôle et de la place de Paris et de la région parisienne dans l'ensemble du territoire.

La deuxième partie passe en revue différents aspects de l'organisation des activités et de l'espace : population et emplois, activités économiques, organisation urbaine, transports, enseignement supérieur, loisirs, ressources rares. Elle en traite plus particulièrement dans la zone d'étude des quinze départements de la couronne.

Pour éviter toute confusion, nous désignerons dans la suite du rapport par "couronne du Bassin Parisien" la zone d'étude définie au Groupe Interministériel et par "Bassin Parisien" l'ensemble constitué par la Région Parisienne et la couronne.

PREMIERE PARTIE

AMENAGER LES REGIONS DU BASSIN PARISIEN

AMÉNAGER LES REGIONS DU BASSIN PARISIEN

Lorsqu'on parle "d'aménager le Bassin Parisien", la question se pose de la signification même de ces termes et de leur portée.

S'agit-il seulement d'aménager l'espace, ainsi que tendait à le faire le Schéma Directeur de la Région Parisienne pour cette région, ou bien de planifier les activités économiques et les mouvements de la population, ce qui est l'un des objets des plans nationaux de développement économique et social, ou, mieux encore, de répondre à la fois à ces deux préoccupations ?

Par ses dimensions, le Bassin Parisien semble relever d'une planification économique d'ensemble, mais une telle planification n'aurait pas grand sens en raison de son absence d'unité et du fait qu'en tout état de cause il ne constitue pas un ensemble distinct du reste de l'espace économique national.

A cette échelle, il n'est pas non plus question de faire un "Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme" qui, selon la loi foncière du 30 décembre 1967, "détermine la destination générale des sols, le tracé des grands équipements d'infrastructure, l'organisation générale des transports, la localisation des services et activités les plus importants, ainsi que les zones préférentielles d'extension et de rénovation".

Aménager le Bassin Parisien, c'est faire en sorte que les stratégies de développement économique ainsi que d'aménagement spatial propres à chacune de ses parties soient établies de façon coordonnée, et en fonction d'orientations fondamentales qui auront valeur de directives nationales d'aménagement du territoire.

Cela signifie non pas seulement une information réciproque mais la prise en compte par chacun, dans la définition de ses propres objectifs, de ceux proposés par les plans et les schémas des autres partenaires. Il faut notamment que soient traités en concertation les problèmes liés à la présence, au centre du Bassin Parisien, d'une métropole de 9 millions d'habitants : la proximité de Paris entraîne des avantages et des inconvénients pour les régions voisines ; celles-ci de leur côté peuvent permettre à la région parisienne de mieux résoudre certaines de ses difficultés.

Au-delà d'une réflexion sur ces problèmes communs, la question fondamentale demeure celle de la vocation et des fonctions de la région parisienne dans l'ensemble de la France et du rôle national et international de Paris.

C'est dans cette perspective, et en tenant compte de ce que l'étude de l'aménagement du Bassin Parisien ne permet qu'une approche partielle de cette question, que l'on a d'abord cherché à définir le rôle et la place du Bassin Parisien dans l'ensemble du territoire, et que l'on a proposé des orientations générales et des éléments de stratégie d'aménagement ainsi que les moyens d'une concertation interrégionale.

En définitive on a été conduit à concevoir un aménagement des régions du Bassin Parisien plutôt que l'aménagement d'un Bassin Parisien considéré comme un ensemble à la fois uni et fermé : en effet, tout autant que sur la Région Parisienne chacune des régions de la couronne est ouverte sur des univers extérieurs, régions et métropoles d'équilibre voisines, pays de l'Europe du Nord-Ouest.

La réflexion a porté sur le Bassin Parisien tel qu'il serait dans un avenir de quelques décennies et les propositions ont été élaborées avec une attitude prospective, c'est-à-dire soucieuse de définir les choix qui compromettent le moins irrémédiablement la liberté pour l'avenir.

Une autre préoccupation a été celle du réalisme, et c'est pourquoi un partage a été fait, dans la deuxième partie du rapport, entre les mesures nécessaires dans l'immédiat et les études et les actions à engager à terme.

I - SITUATION DE LA COURONNE DU BASSIN PARISIEN

Le Bassin Parisien se définit comme l'espace dans lequel Paris exerce une influence dominante, dans un rayon de 200 kilomètres environ autour de la capitale, c'est-à-dire la Région Parisienne avec plus de 9 millions d'habitants sur 12 000 kilomètres carrés et une couronne composée de quinze départements comptant près de 7 millions d'habitants répartis sur 97 000 kilomètres carrés.

Des déséquilibres

La couronne du Bassin Parisien représente ainsi une vaste zone peu densément peuplée, non seulement par rapport à la région parisienne, mais aussi par rapport à d'autres régions voisines comme le Nord, la Lorraine et la Bretagne.

On n'y trouve que neuf villes de plus de 100 000 habitants : trois seulement, Rouen, Le Havre et Tours, dépassent 200 000 habitants et aucune n'exerce un rayonnement régional : la véritable capitale régionale est Paris.

Du fait de la structure radiale des moyens de communication les villes de la couronne sont bien reliées à Paris, alors qu'entre elles les liaisons sont peu commodes et les échanges restent faibles. Les petites villes les plus proches de la capitale connaissent un rythme de croissance qui leur pose de difficiles problèmes d'adaptation de structures et bouleverse l'équilibre entre l'habitat et l'emploi, dès lors que de nombreux habitants vont travailler à Paris.

La présence de Paris crée, dans un espace à prédominance rurale, d'autres problèmes du fait d'une intense fréquentation hebdomadaire et de la prolifération des résidences secondaires.

La part des activités industrielles dans l'économie de la couronne est importante mais, en dehors de la partie aval de l'axe de la Seine, il ne s'y est pas constitué de grand pôle industriel. La décentralisation des activités industrielles parisiennes a particulièrement favorisé le Bassin Parisien dans le passé récent - de 1954 à 1967 la moitié des emplois créés en France du fait de la décentralisation intéressent les quinze départements de la couronne - mais les établissements correspondants sont le plus souvent des unités de production subordonnées au siège parisien dont elles dépendent pour les décisions essentielles et pour de nombreux services. Et, surtout, leur dissémination dans la plupart des cas hors des pôles urbains les plus importants n'a pas permis la constitution d'un véritable tissu industriel.

Il existait jusqu'à une date récente un vide en matière d'enseignement universitaire : il n'y avait

dans la couronne qu'une seule université, celle de Caen ; c'est Paris qui fournissait l'essentiel des services de niveau supérieur.

Une croissance récente

Cependant ces déséquilibres n'ont pas empêché une accélération récente de la croissance démographique au niveau de l'ensemble des régions entourant la région parisienne. Le taux moyen de croissance de la population des quinze départements de la couronne qui était entre 1954 et 1962 de 0,8 % par an est passé à 1,17 % entre les deux derniers recensements, et le solde migratoire de la plupart des régions, autrefois négatif, y est devenu largement positif : d'un déficit global de 31 000 personnes pour la période 1954-1962, on est passé à un excédent de 140 000 entre 1962 et 1968.

Des atouts

Les régions de la couronne disposent pour leur développement de nombreux atouts que la proximité de Paris et leur situation géographique dans l'Europe du Nord-Ouest contribuent à valoriser.

On y trouve d'abord, sur la mer la plus fréquentée du monde, un complexe portuaire de dimension européenne, du Havre à Rouen, dont le trafic représente le quart du trafic maritime total de la France et qui est accessible aux plus gros navires dans le bassin du Havre - ceux de 250 000 tonnes en 1970.

Le Nord et l'Est du Bassin Parisien, qui seront traversés dans l'avenir par des axes de transports de plus en plus importants et nombreux (liaisons autoroutières entre Paris, le Nord et l'Est de la France, liaison Calais-Bâle, voies navigables et voies ferrées), offrent de grandes possibilités pour l'implantation d'établissements industriels attirés par la proximité à la fois de Paris et des vastes concentrations urbaines de l'Europe du Nord-Ouest.

Ailleurs, des villes en développement rapide, des zones qui font preuve d'un dynamisme industriel important et qui pour certaines, comme le Val de Loire, bénéficient en outre d'un site remarquable, constituent autant de pôles de croissance.

Quant à l'agriculture du Bassin Parisien, elle est globalement l'une des plus dynamiques en France ; elle dispose de grandes surfaces productives et elle est bien placée par rapport à ses concurrents du Marché Commun.

Enfin, dans un rayon de 200 kilomètres autour de Paris, on trouve une grande diversité de sites de qualité qui attirent les citadins pour leurs loisirs de fin de semaine et leurs vacances, que ce soient les massifs forestiers, les vallées ou la côte de la Manche.

La proximité de Paris

De plus, la proximité même de Paris peut être utilisée beaucoup mieux que dans le passé comme un facteur de développement pour les régions qui l'entourent : on a souvent parlé de leur "rente de situation".

La proximité par rapport à la capitale joue en effet un rôle majeur dans un grand nombre de décisions, qu'il s'agisse de l'individu qui choisit la ville où il vivra ou de l'entreprise qui implante un établissement. Les villes de la couronne se trouvent ainsi

placées dans une situation concurrentielle par rapport à celles de la Région Parisienne pour des implantations liées à Paris et l'évolution rapide des moyens de transport , en modifiant profondément l'échelle des distances, peut dans l'avenir améliorer leurs chances. Les personnes et les entreprises qui le souhaitent trouveront ainsi la possibilité d'échapper aux inconvénients propres à une agglomération de dix millions d'habitants, tout en étant assez près de Paris pour que s'y rendre ne soit pas un problème.

II - PREMIERS ELEMENTS DE DOCTRINE

La réflexion sur le Bassin Parisien s'est engagée à partir de ces données. Elle a tenu compte des premiers éléments de doctrine que constituaient les hypothèses de travail fournies, pour les quinze départements de la couronne, par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 22 juillet 1966.

Leur thème principal est l'organisation du desserrement des activités parisiennes, c'est-à-dire de la décentralisation à courte distance, 150 à 200 km au maximum. Ce desserrement concerne essentiellement des entreprises qui, par leur nature, doivent conserver des relations fréquentes et multiples avec la capitale, sans que pour autant elles soient obligées de s'installer dans l'agglomération parisienne ou dans sa proximité immédiate. L'objectif est d'utiliser le potentiel de croissance parisien pour favoriser le développement de la couronne tout en organisant celui de la capitale dans un espace élargi. Parmi les activités à desserrer, l'accent est mis sur le secteur tertiaire, ce qui doit permettre d'assurer à la population et aux entreprises des services plus complets et de niveau plus élevé.

Un principe d'aménagement est esquissé : un rôle préférentiel est attribué à quatre "zones d'appui" constituées par les principales vallées, axes naturels de circulation et d'échanges et zones privilégiées de l'urbanisation - la Basse-Seine, la Loire-Moyenne, l'Oise et l'Aisne, le Nord de la Champagne traversé par l'Aisne et la Marne, et aux neuf agglomérations de plus de 100 000 habitants qualifiées de "centres régionaux" - Rouen, Le Havre, Caen, Le Mans, Tours, Orléans, Troyes, Reims et Amiens - capables d'exercer un rayonnement important et d'offrir à leurs habitants la diversité des activités et des fonctions qui caractérisent la ville.

Les hypothèses de travail évoquent également la nécessité de protéger l'espace rural, menacé par la poussée de l'urbanisation et touché par les besoins de loisirs des citadins.

Des enveloppes globales de population sont prévues pour l'ensemble du Bassin Parisien, soit environ 20 millions d'habitants en 1985, dont au maximum 11,6 millions pour la région parisienne (chiffre cité par le Schéma Directeur de celle-ci) et 8 à 9 millions pour la couronne. Les centres régionaux, dans cette perspective, devraient voir leur population doubler en passant, au total, de 1,5 million d'habitants à 3 millions au cours de la même période.

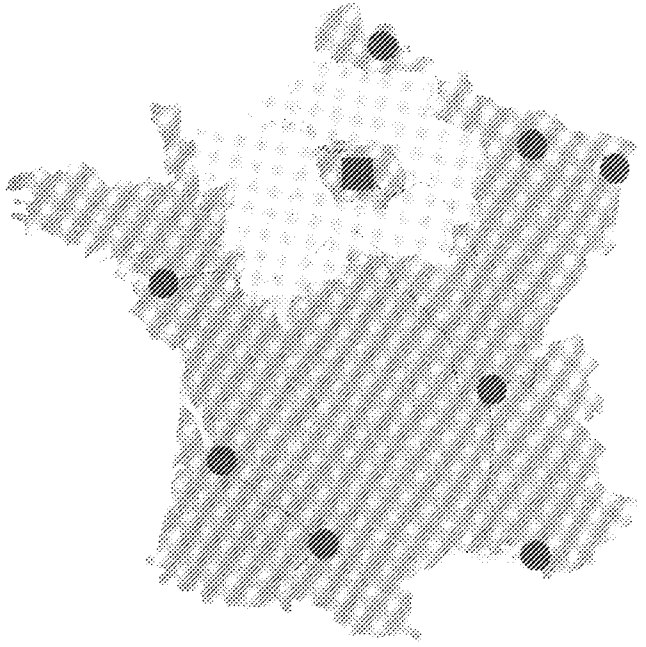
III - LA PLACE DU BASSIN PARISIEN DANS L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Avant de définir des orientations fondamentales pour la politique d'aménagement du Bassin Parisien, il est nécessaire de bien situer le problème dans son contexte le plus large, dans l'espace comme dans le temps.

1. Les métropoles d'équilibre

La principale raison qui a incité les pouvoirs publics à définir une politique pour l'ensemble du Bassin Parisien résulte de la volonté de maîtriser, sinon de freiner, la croissance de la Région Parisienne, qui, tout en ôtant au reste de la France certaines chances de développement, se nuit à elle-même en raison de son excès.

Dès avant la création d'un organisme de réflexion et d'études propre au Bassin Parisien, le problème des relations entre Paris et le reste de la France était déjà au centre des préoccupations du gouvernement : c'est ainsi que les pouvoirs publics ont pris depuis plusieurs années des mesures dont la plus importante est la création de huit métropoles d'équilibre. Ces métropoles, caractérisées par leur concentration démographique, l'étendue et la diversité de leurs activités économiques, leur rayonnement universitaire et, à un moindre degré, l'existence d'un système de transports irriguant de vastes espaces, doivent devenir des pôles de développement dont l'une des vocations essentielles est d'équilibrer la croissance parisienne.

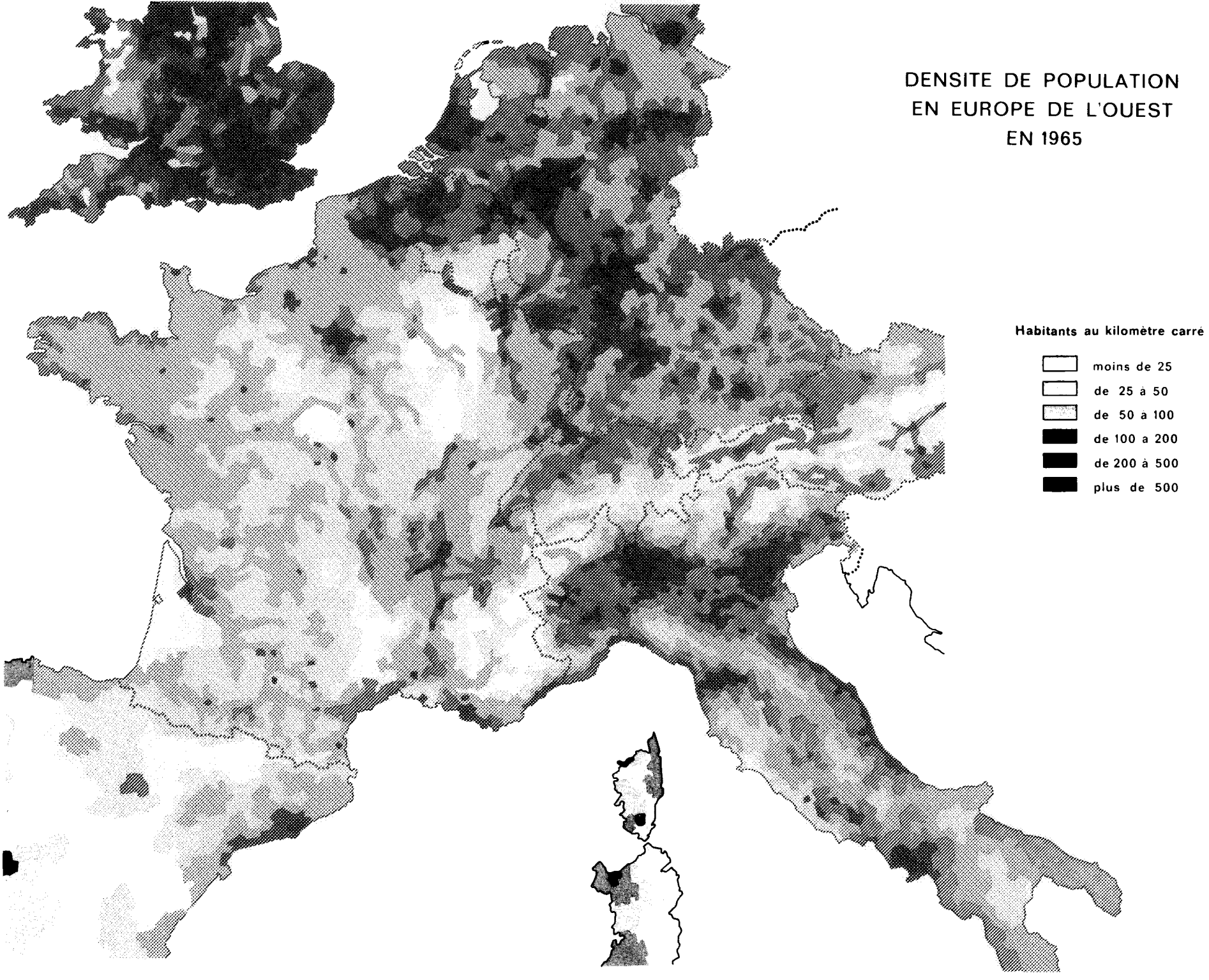


PARIS, LE BASSIN PARISIEN. LES METROPOLES D'EQUILIBRE

Il va de soi que la volonté d'aménager le Bassin Parisien ne peut pas se donner les mêmes ambitions dans un groupe de régions qui ne compte, à l'exception de Rouen, aucune ville d'une importance comparable : la couronne du Bassin Parisien ne peut être considérée comme un ensemble susceptible de contrebalancer le développement de la capitale. Les problèmes posés par la croissance parisienne ne peuvent être traités convenablement, en effet, qu'en se replaçant à une échelle nationale. Chaque fois qu'une option doit être prise pour la Région Parisienne, il faut en étudier les conséquences pour tout le reste du pays, et plus singulièrement pour chacune de ses principales régions urbaines.

Ainsi l'étude du développement de la couronne ne saurait donner qu'une réponse incomplète aux problèmes de la capitale qui en constitue le centre.

DENSITE DE POPULATION EN EUROPE DE L'OUEST EN 1965

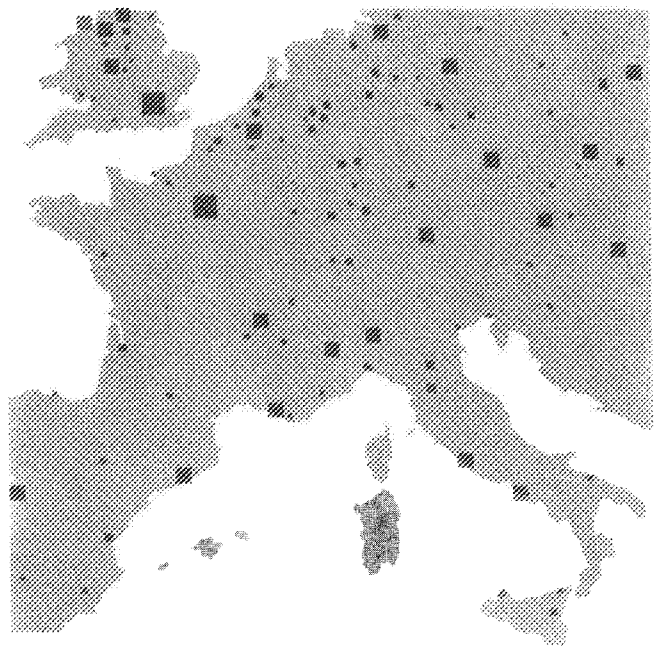


2. Le Bassin Parisien, espace de dimension européenne ?

L'examen d'une carte de l'Europe montre que la plus grande partie du territoire français est à l'écart des grandes zones de concentration de population et d'activités situées au Nord-Ouest du continent. Cependant, sur les rives de la Méditerranée, au Nord de l'Italie, à l'Est de l'Espagne, de nouvelles puissances économiques se constituent. Les premières réalisations du golfe de Fos, le projet d'aménager un axe fluvial à grand gabarit reliant, le long du couloir rhodanien, la Mer du Nord à la Méditerranée, montrent que le gouvernement entend faire participer la France de manière directe au développement de cette région en passe de devenir l'une des plus actives de l'Europe.

Parallèlement à ces projets sur le "grand delta", la puissance publique a entrepris de développer le Nord et l'Est de la France et entend relier dans les prochaines décennies le complexe portuaire du Havre et de Rouen au réseau fluvial européen, en créant, à partir de Paris, une liaison Seine-Est à grand gabarit. Lorsque ces efforts auront transformé la partie Nord de la France, cependant que les effets du marché commun auront pris toute leur ampleur, la configuration économique de l'Europe sera profondément modifiée, et on aura en France, avec le sillon rhodanien, deux grands espaces de "dimension européenne".

Dans cette perspective l'aménagement et l'organisation économique du Bassin Parisien prendront une nouvelle dimension. Le Bassin Parisien, tel qu'il apparaît dans ses limites actuelles, devra être resitué dans un espace différent, intégrant à coup sûr le Nord et la Lorraine. Il y aura lieu alors d'étudier cet espace de façon nouvelle et peut-être d'établir des complémentarités de fonctions entre ses principales villes et régions, particulièrement pour les activités tournées vers les marchés internationaux.



GRANDES AGGLOMERATIONS DE L'EUROPE DE L'OUEST
en 1965

- plus de 5 millions d'habitants
- de 1 à 5 millions d'habitants
- de 500 000 a 1 million d'habitants
- de 250 000 à 500 000 habitants

Certaines spécialisations à l'échelle de la moitié de la France seront alors concevables, et l'étude globale des activités économiques y prendra pleinement son sens.

Il n'était pas possible, dans une première phase d'études où les problèmes étaient posés à l'intérieur d'un espace plus réduit, de développer de façon valable ce schéma.

Cependant l'exercice est nécessaire même si actuellement les bases sont trop incertaines pour donner lieu à autre chose qu'à une simulation, peut-être sans grande portée réelle, et cela devrait être un prochain objectif d'études destinées à tracer différentes images de ce que pourrait être à long terme le Bassin Parisien.

IV - DEUX PRINCIPES FONDAMENTAUX POUR UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

• Orienter vers les régions de la couronne des activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris, et qui autrement alimenteraient de manière excessive la croissance parisienne.

• Organiser le développement de l'ensemble du Bassin Parisien de telle sorte que chacune de ses parties en tire le meilleur profit.

Tels sont les deux principes fondamentaux d'une politique d'aménagement du Bassin Parisien.

La difficulté croissante de résoudre les problèmes de la Région Parisienne, comme la volonté de mieux organiser le développement des régions de la couronne justifient ces orientations.

La croissance parisienne se poursuit dans de mauvaises conditions. Les grandes fonctions urbaines, qu'il s'agisse de l'habitat, du travail, de la circulation ou des activités d'enseignement, de culture et de loisir , répondent de plus en plus mal aux services que l'on attend d'elles.

Compte tenu de la taille déjà atteinte par son agglomération, Paris ne peut répondre à la demande en logements des mal logés et de quelque soixante mille personnes supplémentaires qui s'y installent chaque année, ni satisfaire les besoins en équipements collectifs et en espaces verts, à moins d'étendre démesurément ses limites. La plupart des habitants résident loin de leur lieu de travail - le temps de transport quotidien est en moyenne de 1 h 20 - et il en résulte des pertes pour l'économie, l'obligation de mettre en place des transports coûteux et toujours insuffisants et, surtout, une fatigue humaine à la longue intolérable. Malgré des efforts d'équipement considérables, à la limite des possibilités de l'Etat et des collectivités, la disproportion entre le trafic et les moyens conduit à la congestion et parfois à la paralysie de la circulation dans la capitale.

De même les grands équipements de services à la population, universités, hôpitaux, ne peuvent suivre une demande qui croît trop vite. L'enchérissement des sols qui accompagne, surtout dans les zones proches du centre, toute opération de rénovation urbaine ou de création entraîne pour des raisons de rentabilité une densification des emplois, une discrimination sociale dans l'habitat, et la disparition d'entreprises de petites dimensions et d'artisanat

qui très souvent sont nécessaires à la vie économique et que tôt ou tard on doit recréer ailleurs.

Il faut que Paris puisse retrouver un visage attirant, ce qui implique des densités moindres, une organisation rigoureuse des transports urbains, une volonté de respect et d'innovation architecturale, une politique des espaces verts.

Le Schéma Directeur de la Région Parisienne, comme celui de la ville de Paris, représente un effort certain dans ce sens. Mais cet effort ne suffit pas à éviter les risques du gigantisme ou de la saturation de l'ensemble du site parisien. Or le but à atteindre est la création d'un cadre de vie supportable et de conditions d'efficacité et de compétitivité et il ne pourra l'être que si une partie de la croissance est dérivée vers d'autres agglomérations dans le territoire national.

Les villes de la couronne du Bassin Parisien représentent déjà une alternative intéressante par rapport à ce qu'offre Paris pour des choix de localisation d'activités lorsque la condition de proximité est déterminante, bien que le prestige de la capitale empêche souvent de prendre la mesure objective de l'intérêt d'un autre choix.

Un renforcement de la position concurrentielle des villes de la couronne, notamment grâce à une bonne politique d'accueil, est d'autant plus souhaitable qu'il permettrait d'offrir aux personnes qui veulent rester sur place ou venir s'installer dans les régions du Bassin Parisien plutôt qu'à Paris des possibilités suffisantes de trouver un emploi et un revenu convenables, la faculté de progresser au cours de leur vie professionnelle et éventuellement de changer de secteur d'activité.

Pour cela, il faut atteindre, là où les conditions favorables sont réunies, les seuils de population et les niveaux d'échanges économiques à partir desquels il devient possible de créer de nouvelles activités ou de rentabiliser des productions autrefois marginales et de développer des équipements de niveau supérieur.

Cet objectif est réaliste parce que les entreprises qui s'implanteront dans les régions de la couronne peuvent y trouver de l'espace, de la main-d'œuvre, des terrains à des prix abordables, parce que l'on peut y organiser les conditions de transports avec des efforts d'investissement plus limités qu'à Paris, et parce que le cadre de vie qui y est offert est plus à la mesure de l'homme.

V - ELEMENTS D'UNE STRATEGIE D'AMENAGEMENT

La couronne du Bassin Parisien ne possède pas une unité économique ou géographique réelle, si du moins l'on entend par unité économique l'ensemble constitué par un groupe de partenaires entre lesquels s'établissent des échanges économiques et culturels constants et réciproques : les mouvements migratoires, les flux de marchandises, les échanges de services sont pratiquement inexistants, sauf entre certaines régions contiguës.

Il n'existe pas, d'ailleurs, de continuité géographique entre les plaines de Champagne, le plateau Picard, les vallons, les bocages et les plateaux normands,

la longue coulée fluviale des pays de la Loire et les premiers reliefs du Morvan.

Ainsi la couronne du Bassin Parisien, prise dans son ensemble, ne peut constituer une unité d'aménagement, et ce n'est qu'au niveau de zones géographiques plus restreintes qu'il convient de se placer pour agir. Au demeurant, en l'état actuel des choses, on ne peut s'appuyer sur la conscience d'une solidarité à l'échelle de l'ensemble de la couronne : ni les problèmes que pose la proximité de la capitale, ni les échanges qui fondent des solidarités partielles entre certaines régions contiguës n'ont jusqu'ici suffi à constituer une mentalité "Bassin Parisien".

Deux critères peuvent cependant guider la recherche d'une stratégie d'aménagement.

Le premier est celui de la concentration des moyens réglementaires, techniques et financiers, dans les zones géographiques et dans les secteurs d'activités où des actions apparaissent comme nécessaires ou opportunes. Cela implique des choix et peut conduire à une limitation du nombre des points d'appui de la politique d'aménagement.

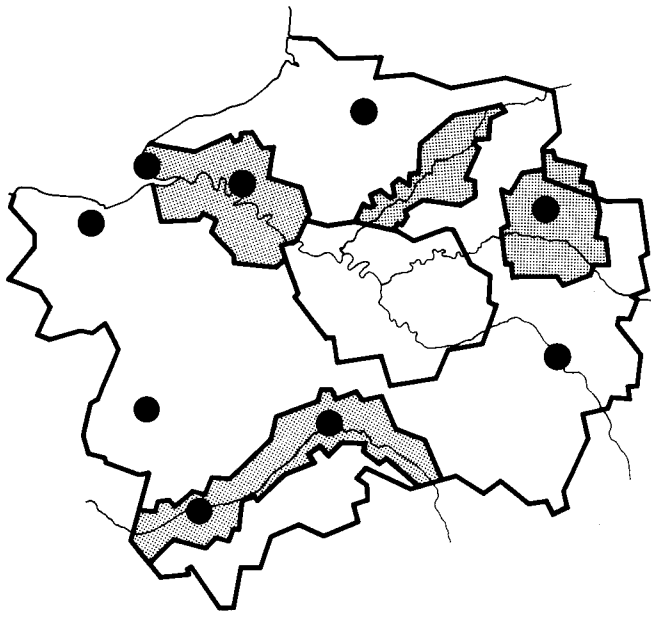
Le deuxième critère est celui d'une organisation de l'espace qui ne dissocie pas de manière intolérable, tant pour l'individu que pour la collectivité, les différentes fonctions : habitat, travail, services et loisirs.

L'application de ces critères conduit à organiser le développement des régions du Bassin Parisien autour de zones d'importance, de caractère et de fonction très divers, mais qui devront toutes jouer à leur échelle un rôle d'animation et de développement pour l'espace qui les entoure.

Le parti d'aménagement esquissé à l'origine attribuait un rôle privilégié aux secteurs d'appui de la Basse-Seine, de l'Oise et de l'Aisne, de la Loire-Moyenne et du Nord de la Champagne, et aux neuf centres régionaux.

Prévoir un aménagement prioritaire et des actions concentrées dans les zones choisies , cela signifie d'abord que la mise en œuvre des grands équipements conçus, programmés et pris en charge par l'Etat sera infléchie, chaque fois que ce sera nécessaire, pour servir à leur mise en valeur. Ces inflexions peuvent se traduire dans le temps par un engagement anticipé ; dans l'espace par l'orientation des localisations des activités ou des équipements et l'adaptation du tracé des infrastructures linéaires ; enfin, par la coordination de mesures prises dans des domaines différents.

Mais l'ensemble des moyens que l'Etat peut consacrer à la politique d'équipement et d'aménagement n'est pas illimité et leur répartition doit tenir compte de ses engagements antérieurs dans de grandes opérations d'intérêt national (golfe de Fos, liaison Mer du Nord-Méditerranée par exemple), dans sa politique des métropoles d'équilibre, et dans ses tâches de reconversion, notamment celle des bassins miniers. Il en résulte qu'à l'intérieur d'un schéma bâti sur les quatre zones d'appui et les centres régionaux, il est nécessaire de prévoir des degrés de priorité. A la limite, on pourrait concevoir de concentrer dans un premier temps tous les efforts de l'Etat sur une seule zone : une telle option ferait courir le risque de



ZONES D'APPUI ET CENTRES REGIONAUX

voir d'autres zones perdre pour longtemps des chances de développement, au détriment peut-être de la collectivité nationale, et il apparaît préférable de mener une politique beaucoup plus nuancée.

En l'état actuel deux zones principalement semblent justifier une concentration particulière des actions :

- la basse vallée de la Seine, où il existe déjà une industrie et des ports actifs, des agglomérations importantes et un faisceau d'axes de transports, ce qui justifie et doit permettre la constitution d'un complexe industriel et portuaire à l'échelle européenne et le développement d'activités tertiaires, notamment à Rouen ;

- la vallée de la Loire-Moyenne est une zone très attractive, dont le dynamisme a été au cours des années récentes particulièrement fort : on y trouve le taux de croissance démographique le plus élevé parmi les zones d'appui. Le développement des axes de communication devrait valoriser encore sa situation et. du fait de sa position clé dans le système de la Loire, permettre la création de nouveaux courants d'échange entre les foyers économiques de la vallée jusqu'à la région industrielle de Nantes-Saint-Nazaire. La valeur des sites et du patrimoine incite à y accueillir des activités industrielles et tertiaires sélectionnées.

Les deux autres zones d'appui ont des caractères différents. Il n'y a pas encore de villes importantes ni de grosses concentrations industrielles dans les vallées de l'Oise et de l'Aisne, cependant que le développement à grande échelle du nord de la Champagne est lié à la réalisation de grands équipements nationaux de transports qui ne pourront pas tous être entrepris dans les prochaines années. Si dans l'immédiat il ne peut être envisagé dans l'une ou l'autre de ces deux zones d'intervention massive, il faut aujourd'hui, par des mesures plus limitées et de nature diverse fortifier ce qui existe et créer des structures d'accueil qui valorisent leur position particulièrement favorable dans l'Europe du Nord-Ouest, entre la région parisienne, les régions du Nord et de l'Est et les pays européens les plus dynamiques.

Quatre centres régionaux se trouvent situés en dehors des zones d'appui.

Le développement de Caen, dont le taux de croissance est déjà très élevé, doit se trouver renforcé par de meilleures liaisons avec la Basse-Seine. Le Mans, Amiens et Troyes, plus éloignés des grands axes de développement, et relativement isolés dans des régions peu urbanisées, relèvent surtout d'actions d'entraînement propres à augmenter leur rayonnement local et leur attractivité pour les entreprises.

D'autres villes, petites ou moyennes, et certaines vallées particulièrement dynamiques, joueront, à une moindre échelle, un rôle analogue : leur développement relève davantage de stratégies régionales d'aménagement.

Enfin plusieurs zones très proches de l'agglomération parisienne posent des problèmes à régler d'urgence : c'est le cas de la vallée de l'Eure, dont le site est menacé par le développement incontrôlé des résidences secondaires et l'extension des sablières, et surtout de la partie Sud du département de l'Oise, où la poussée de l'habitat, que la facilité accrue des communications avec Paris et l'implantation de l'aéroport de Paris-Nord vont renforcer, déséquilibre la croissance et menace certains grands massifs forestiers de la rive gauche de l'Oise.

Dans ces zones, il est souhaitable de renforcer les mesures de contrôle de la croissance, en se fixant comme objectif d'intégrer leur développement à celui de l'ensemble de leur région en dépit de l'influence dominante de la capitale, et d'éviter que ne s'élargisse autour de Paris la zone des migrations quotidiennes.

VI - POUR UNE CONCERTATION INTER-REGIONALE

La recherche des conditions d'un équilibre entre les différentes régions du Bassin Parisien ne peut se concevoir sans la participation effective de tous les intéressés, Etat, régions de la couronne et région parisienne, qu'il s'agisse du choix des points d'appui dans la couronne ou des options parisiennes qui ont des répercussions sur les autres régions du Bassin Parisien.

La réforme régionale doit donner aux régions des responsabilités nouvelles dans le domaine de la prévision et de la définition des perspectives à long terme de leur développement et de leur aménagement. Quelles que puissent être en définitive les implications précises de cette réforme et les phases successives de sa réalisation, la concertation entre l'Etat et les régions, dans le Bassin Parisien, n'en apparaît que plus nécessaire.

C'est de façon concertée entre l'Etat et les régions - l'initiative pouvant venir d'un côté ou de l'autre - que doivent être déterminées les zones d'aménagement, définies les directives de travail pour les organismes d'études, élaborés les objectifs à long terme et arrêtés les programmes d'action.

L'Etat sera amené à intervenir dans ces zones d'aménagement pour définir et faire respecter ses directives nationales d'aménagement et pour prendre en compte sur le plan national certains éléments proposés par les régions.

Déjà le dialogue a été largement engagé entre l'Etat et la région de Haute-Normandie sur la base du Livre Blanc définissant les perspectives d'avenir de

la Basse-Seine, puis du projet de schéma d'aménagement correspondant. Il en est à ses débuts dans les autres zones d'appui où des organismes d'étude ont été installés et travaillent sous la responsabilité des préfets de région.

Entre elles les régions de la couronne du Bassin Parisien auront la possibilité de se rapprocher deux à deux ou à plusieurs pour coordonner leurs actions. Un exemple pratique portant sur une zone limitée en a déjà été donné à l'occasion de l'étude d'aménagement du Perche qui associe la Basse-Normandie, les Pays de la Loire et le Centre.

D'autre part, les relations de chacune des régions de la couronne avec les régions extérieures sont souvent plus importantes qu'à l'intérieur de la couronne elle-même : tel est le cas de la Picardie dont l'avenir économique ne peut être dissocié de celui du Nord. Il va de soi que la concertation ne saurait être limitée à l'espace fermé du Bassin Parisien et il faut au contraire que le même dialogue s'établisse entre les régions concernées à l'intérieur et à l'extérieur de cet espace.

Mais, en dehors de ces solidarités partielles, ce sont surtout les problèmes liés à la proximité de la Région Parisienne et à l'influence qu'elle exerce dans tout l'espace du Bassin Parisien qui justifient la recherche d'une nouvelle forme de concertation associant la Région Parisienne.

La collaboration des régions de la couronne avec la région de Paris s'est jusqu'à maintenant limitée à un échange d'informations et à un travail en commun dans quelques domaines d'études. Il faut aller beaucoup plus loin dans cette voie, étendre et compléter les mouvements amorcés.

Les modalités de la coopération entre la Région Parisienne et les régions voisines ne pourront se définir que progressivement dans le cadre de la réforme régionale. En tout état de cause, il ne saurait être question d'interposer un nouvel échelon intermédiaire de l'administration entre les régions et l'Etat ; mais il paraît souhaitable que se crée une instance permanente d'information réciproque, de dialogue et de concertation, réunissant les responsables du développement des régions du Bassin Parisien, s'appuyant sur leurs élus et les représentants de leurs forces économiques, et où seraient discutés les éléments communs de leurs politiques de développement.

DEUXIEME PARTIE

CHAPITRE I - LA POPULATION ET LES EMPLOIS

Le Bassin Parisien comptait, en mars 1968, 16.076.000 habitants : 9.251.000 dans la Région Parisienne, 6.825.000 dans la couronne (1), c'est-à-dire, au total, près du tiers de la population française. Quelles perspectives d'évolution démographique peut-on envisager ?

Le crédit et la valeur opérationnelle que l'on peut accorder à des prévisions de population à long terme sont assez limités, particulièrement dans une période caractérisée par de forts mouvements de population et dans des zones d'études dont les limites ne sont évidemment pas des obstacles pour les courants migratoires. Il est cependant nécessaire d'évaluer l'ordre de grandeur de la population que l'on suppose devoir habiter - ou que l'on veut voir habiter - dans telles régions déterminées du territoire, ne serait-ce que pour disposer de bases d'évaluation pour les efforts d'équipement à mettre en œuvre. Bien qu'il eût été préférable de pouvoir disposer d'informations plus complètes sur les phénomènes démographiques récents, et sur les répercussions possibles à long terme d'événements exceptionnels comme le retour de plus d'un million de français d'Afrique du Nord, on s'est efforcé, à partir de diverses analyses, d'établir des perspectives générales, de formuler quelques hypothèses pour la fin du siècle et de prévoir la répartition de cette population.

Pour les emplois, on a donné dans ce chapitre, à titre indicatif, une hypothèse de répartition par secteurs d'activité dans la couronne du Bassin Parisien, l'analyse des activités économiques faisant l'objet d'un chapitre particulier.

I - LA POPULATION DU BASSIN PARISIEN EN 1968

On pouvait encore penser, en 1962, que la croissance générale de ce vaste ensemble s'opérait principalement au bénéfice de la capitale et que les régions de la couronne se développaient moins vite que les autres régions du territoire. De 1936 à 1962, le Bassin Parisien avait augmenté de 2,2 millions d'habitants, soit 46,5 % de l'augmentation totale de la population française : la Région Parisienne recueillait les 2/3 de cet accroissement, tandis que le poids relatif de la couronne diminuait constamment. Les premiers résultats du recensement de 1968 font apparaître des tendances nouvelles. Le rythme d'accroissement de la couronne s'est accéléré et se rapproche de celui de la Région Parisienne, lui-même en baisse.

Cette augmentation du rythme de croissance dans la couronne s'observe dans tous les départements excepté l'Aisne et l'Eure. L'accroissement est particulièrement important dans les quatre secteurs d'appui, qui, en 1968, représentent 41,5 % des habitants des quinze départements.

L'accélération récente de la croissance de la population de la couronne, de même que l'atténuation de celle de la Région Parisienne, résultent d'un bouleversement profond des courants migratoires.

Pour la France entière, les 2/3 de l'accroissement de la population provenaient, entre 1954 et 1962, de l'excédent naturel ; cette proportion était de

(1) Chiffres arrondis au millier. Résultats du recensement de la population de 1968. Populations légales départementales, sans doubles comptes. INSEE 1968.

L'EVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE DE 1954 à 1968 (en milliers d'habitants)

	1954	1962	1968	1954-1962		1962-1968	
				Accroissement total	en % par an	Accroissement total	en % par an
Couronne	5 975	6 365	6 825	390	0,79	460	1,17
Région Parisienne	7 336	8 470	9 251	1 134	1,81	781	1,48
Bassin Parisien	13 311	14 835	16 076	1 524	1,36	1 241	1,33
Reste de la France	29 689	31 665	33 724	1 976	0,80	2 059	1,05
France entière	43 000	46 500	49 800	3 500	0,99	3 300	1,15

75 % en moyenne pour les régions extérieures au Bassin Parisien, 100 % pour la couronne, 38 % pour la Région Parisienne. Ainsi, la croissance parisienne était-elle alimentée principalement par le flux d'immigrants en provenance de la province et de l'étranger.

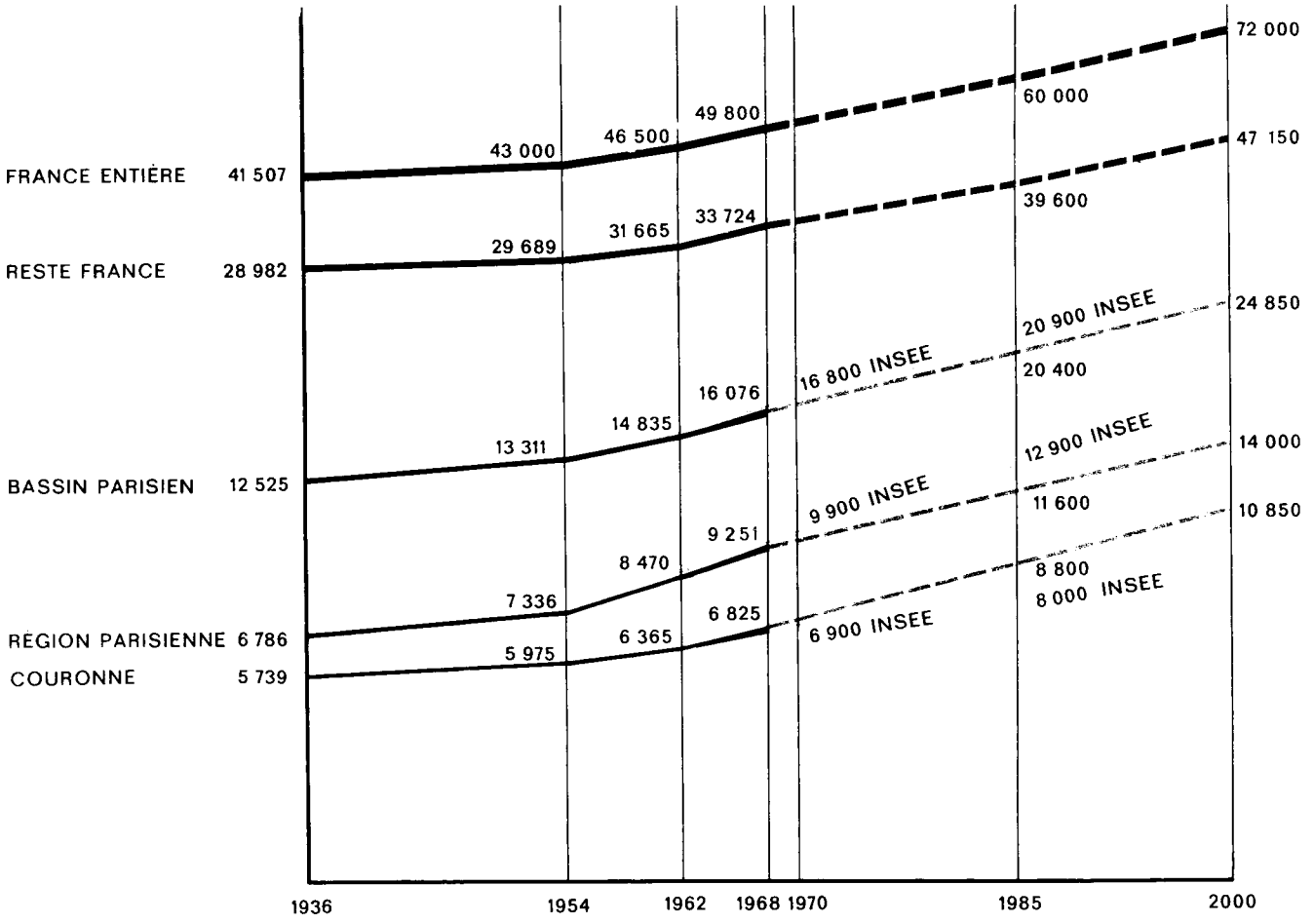
Depuis 1962, on a enregistré au niveau national un fléchissement sensible de la natalité et, surtout, les courants migratoires se sont modifiés. La part de l'excédent naturel a représenté entre les deux recensements 60 % de l'accroissement total de la population des régions extérieures au Bassin Parisien. Dans la Région Parisienne, il est égal à la moitié de l'accroissement total ; le solde migratoire, en termes de flux moyen annuel, a baissé du tiers. Dans la couronne, un excédent migratoire de 140 000 personnes, soit 30 % de l'accroissement total, succède au déficit de 31 000 de la période 1954-1962.

II - L'EVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE

1. Perspectives pour 1985

Il est bon de rappeler d'abord quelques chiffres fixés par la Commission Nationale de l'Aménagement du Territoire pour l'horizon 1985. A cette date, dans une France peuplée de 60 millions d'habitants, la Région Parisienne serait vraisemblablement habitée par 11,6 millions de personnes, les hypothèses extrêmes étant de 11,1 et 12,1 millions.

Sur cette base, il apparaissait que la population de la couronne du Bassin Parisien pourrait s'élever à 8 ou 9 millions et celle du reste du territoire à 39 ou 40 millions d'habitants.



EVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE

(en milliers d'habitants)

NOTA : Les perspectives tendancielles faites par l'INSEE qui figurent ci-dessus sont tirées de "Projections de population en 1970, 1978 et 1986 dans le cadre des zones d'étude de démographie et d'emplois". INSEE novembre 1965.

La prolongation mécanique jusqu'en 1985 de la croissance de la Région Parisienne au rythme observé entre 1954 et 1962 conduisait à un chiffre de 12,9 millions d'habitants. Mais un ralentissement sensible a déjà été enregistré entre 1962 et 1968, puisque la reconduction pure et simple du taux moyen annuel relevé pendant cette période porterait le nombre d'habitants de la Région Parisienne à 12,2 millions en 1985, soit 700 000 de moins.

Ce ralentissement, que l'on doit aux effets des diverses mesures prises pour limiter les implantations d'activité en Région Parisienne, devrait se poursuivre au cours des 20 années à venir. La constitution progressive de puissantes métropoles d'équilibre sur le territoire français contribuera à réduire le flux des immigrants en Région Parisienne, voire même à renverser au profit du reste de la France le sens des courants migratoires. La politique d'aménagement du Bassin Parisien jouera dans le même sens et on est en droit de penser que le chiffre de 11,6 millions d'habitants pour la Région Parisienne en 1985 pourrait ne pas même être atteint.

Le chiffre de 60 millions pour la France entière correspondrait, au cours de la période 1968-1985, à un taux de croissance de la population un peu supérieur à 1% par an. Ce taux a été conservé comme référence, et il a été admis par ailleurs que le taux de croissance de l'ensemble des régions extérieures au Bassin Parisien ne serait pas fondamentalement modifié dans les prochaines années. Au sein d'un Bassin Parisien qui atteindrait 20,4 millions d'habitants, avec un taux de croissance annuel équivalent au taux actuel, un nouvel équilibre pourrait s'être réalisé entre la couronne et la Région Parisienne, et sur les 4,3 millions d'habitants supplémentaires, 2,3 iraient à la Région Parisienne, dans la limite de 11,6 millions, et 2 à la couronne, qui atteindrait 8,8 millions d'habitants.

2. Hypothèses pour l'an 2000

Projeter la population de la France en l'an 2000 est un exercice périlleux qui comporte maintes sources d'incertitude. Il est en effet difficile de prévoir le nombre des étrangers qui auront désiré se fixer en France dans les 35 ans à venir et d'anticiper l'attitude des gouvernements à l'égard de l'immigration, les effets des progrès de la médecine et l'évolution des comportements devant le mariage et la naissance.

Depuis le recensement de 1962, on a cité les chiffres de 70 millions ou 75 millions d'habitants comme des chiffres vraisemblables. En prenant comme hypothèse le chiffre moyen de 72 millions, on peut esquisser un schéma de répartition de la population dans le territoire national. Plus de la moitié de la population, soit 38 millions, résiderait dans une trentaine de grandes aires urbaines, et 14 millions dans la Région Parisienne. Sur les 20 millions vivant hors des grandes zones de concentration, 9 millions se trouveraient répartis entre les villes qui ont déjà dépassé aujourd'hui 20 000 habitants.

Dans cette hypothèse, la population du Bassin Parisien pourrait atteindre environ 25 millions d'habitants, dont 11 millions dans la couronne, si les rythmes de croissance actuels se maintenaient.

PERSPECTIVES DE POPULATION EN 1985-2000 (en milliers d'habitants)

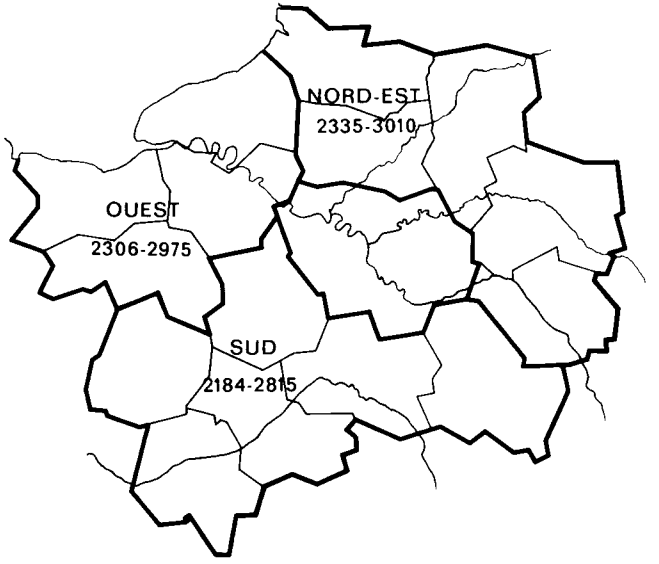
	1968	1985	2000	1968-1985		1985-2000	
				Accroissement total	en % par an	Accroissement total	en % par an
Couronne	6 825	8 800	10 850	1 975	1,42	2 050	1.40
Région Parisienne	9 251	11 600	14 000	2 349	1,27	2 400	1,26
Bassin Parisien	16 076	20 400	24 850	4 324	1,33	4 450	1,32
Reste de la France	33 724	39 600	47 150	5 876	0,89	7 550	1,16
France entière	49 800	60 000	72 000	10 200	1,04	12 000	1,22

III - LA REPARTITION DE LA POPULATION DANS LA COURONNE DU BASSIN PARISIEN EN 1985

On a procédé à une répartition des 8,8 millions d'habitants de la couronne du Bassin Parisien par grands secteurs géographiques d'une part, par zones d'appui d'autre part.

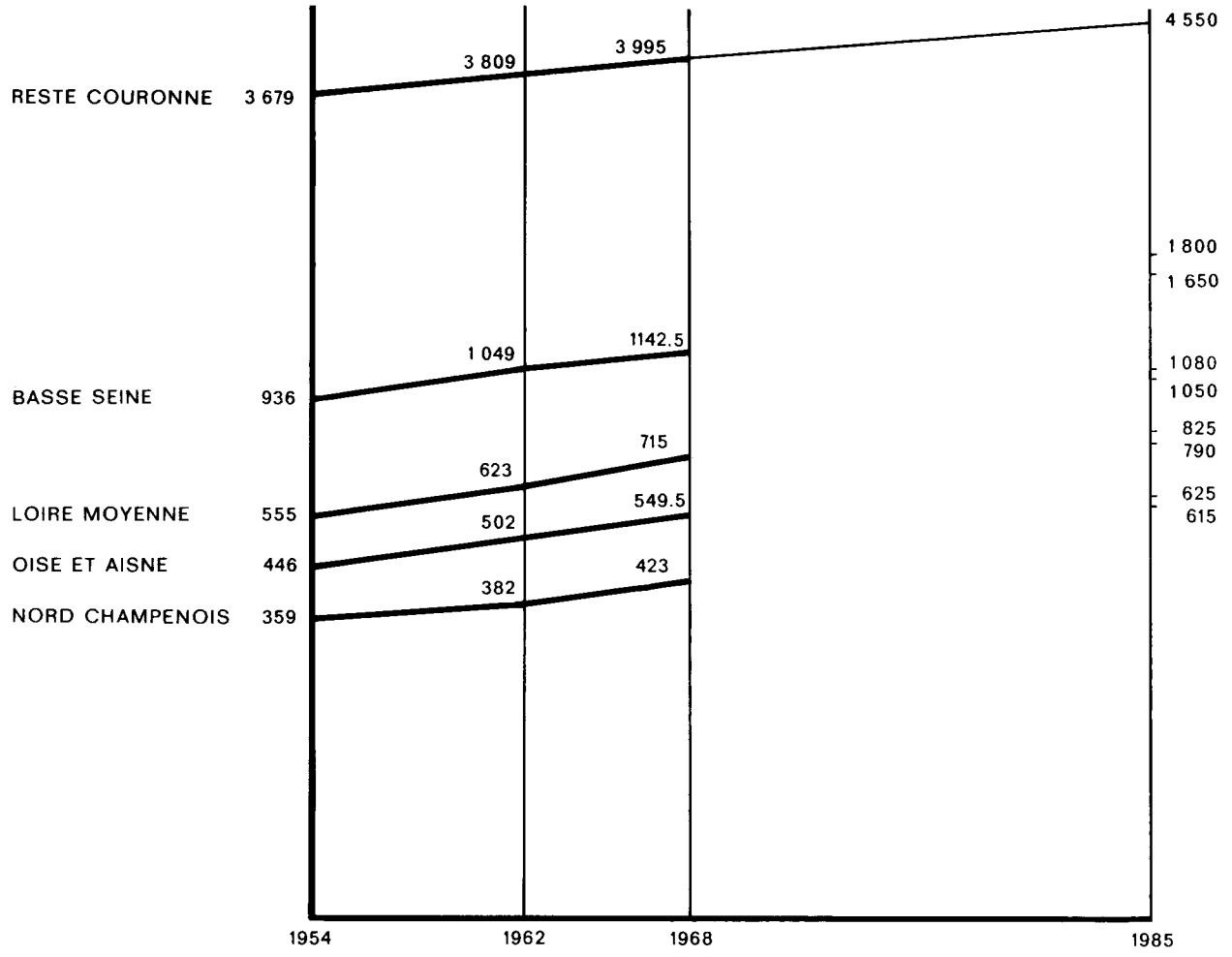
La couronne a été divisée en trois grands ensembles, Sud, Ouest et Nord-Est, peuplés chacun en 1968 de 2,2 à 2,3 millions d'habitants (le croquis ci-joint montre le découpage géographique). Ces ensembles se caractérisent, au cours de la période récente, par des rythmes très voisins d'accroissement. En leur appliquant le rythme moyen de la couronne jusqu'en 1985, la population du secteur Sud s'élèverait à 2,8 millions, celle de l'Ouest à près de 3 millions et celle du Nord-Est atteindrait 3 millions.

Dans une première hypothèse, en fonction du parti de concentration dans les zones d'appui on a réparti



REPARTITION DE LA POPULATION EN TROIS SECTEURS DANS LA COURONNE

(Population en milliers d'habitants en 1968 - en 1985)



POPULATION DES ZONES D'APPUI

(en milliers d'habitants)

la population à l'intérieur de chaque grand secteur en retenant les perspectives de croissance déjà prévues pour la Basse-Seine et les Vallées de l'Oise-Aisne, ce qui correspond pour ces deux zones à de forts accroissements du rythme actuel : quant aux deux autres zones d'appui, on a prolongé pour la Loire-Moyenne, le rythme de croissance actuel qui est déjà très élevé, et prévu une poursuite de son accélération dans la zone d'appui Nord-Champenoise. Dans le reste de la couronne, le rythme d'évolution pour les 20 années à venir serait un peu supérieur à celui de la période 1954-1968.

Une deuxième hypothèse, correspondant pour le reste de la couronne à un taux de croissance équivalent à celui du reste de la France, se traduirait par des rythmes moins élevés dans les zones d'appui et plus proches du rythme actuel, notamment dans la Basse-Seine.

EVOLUTION DE LA POPULATION DANS LES ZONES D'APPUI (en milliers d'habitants)

	1962	1968	Accroissement en % par an		Perspectives 1985			
					Hypothèse I		Hypothèse II	
			1954-1962	1962-1968	Population	Accroissement en % par an	Population	Accroissement en % par an
Basse-Seine	1 049	1 142,5	1,39	1,43	1 800	2,55	1 650	2,06
Oise-Aisne	502	549,5	1,48	1,51	825	2,28	790	2,03
Secteur Nord-Champenois	382	423	0,78	1,71	625	2,19	615	2,09
Vallée Loire-Moyenne	623	715	1,45	2,32	1 080	2,32	1 050	2,15
Total 4 zones d'appui	2 556	2 830	1,35	1,72	4 330	2,39	4 105	2,08
Reste de la couronne	3 809	3 995	0,43	0,78	4 470	0,62	4 695	0,90
Total de la couronne	6 365	6 825	0,79	1,17	8 800	1,42	8 800	1,42

IV - L'URBANISATION

De 1936 à 1962 la population urbaine de la France a augmenté d'environ 25 % et cette progression s'est effectuée à peu près sur tout le territoire à un rythme analogue. Depuis 1962, bien que le rythme d'urbanisation des quinze départements de la couronne se soit dans l'ensemble accéléré, il est resté inférieur à celui du reste de la France, et le taux d'urbanisation y est encore nettement plus faible.

En 1985, la population urbaine de la France serait de 48 millions, celle de la Région Parisienne de 11,4 millions et celle de la couronne de 5,9 millions.

Ceci signifie que 2,5 millions d'habitants supplémentaires vivraient à Paris et dans les villes de la Région Parisienne, et que les villes de la couronne verraient leur population croître de plus de 1,9 million, soit une augmentation de près de 50 % .

TAUX D'URBANISATION

	Couronne	Région Parisienne	Reste France	France
1968	58 %	96 %	67 %	71 %
1985	67 %	98 %	77 %	80 %

C'est l'exode rural qui dans le passé a fourni aux villes l'essentiel de leur croissance, surtout pour les petites villes : cet exode touche à sa fin dans certaines parties du Bassin Parisien. D'autres facteurs, comme la mobilité, l'industrialisation, le développement des activités de services joueront à l'avenir plutôt sur la concentration de la population dans les villes grandes et moyennes que sur l'urbanisation.

V - LA POPULATION ACTIVE ET LES EMPLOIS DANS LA COURONNE

Entre 1962 et 1985 on devra créer environ 1 250 000 emplois dans la couronne du Bassin Parisien pour répondre d'une part à la suppression des 325 000 emplois agricoles, d'autre part à l'accroissement général de la population. Ce chiffre a été obtenu en appliquant aux perspectives démographiques énoncées précédemment un taux d'activité de 39,6 % qui correspond à une diminution des écarts avec la Région Parisienne et la France entière (1).

La répartition des emplois nouveaux entre les secteurs industriel et tertiaire donnée ci-après repose sur une analyse de l'évolution des activités économiques dans le Bassin Parisien, s'appuyant notamment sur les travaux du Commissariat au Plan (2).

La moyenne annuelle des créations d'emplois s'élèverait au total à 52 000 environ dont près de 29 000 dans les branches industrielles et le bâtiment et 23 000 dans le secteur tertiaire. Ces chiffres ne tiennent pas compte des disparitions d'emplois dues à la cessation d'activité d'entreprises dans les secteurs secondaire et tertiaire.

(1) Taux d'activité : Les hypothèses 1985 sont extraites du rapport sur les orientations régionales pour le VIe Plan de la Préfecture de la Région Parisienne pour cette région, et de premiers travaux préparatoires pour le VIe Plan du Commissariat Général du Plan antérieurs au recensement de 1968 pour la France entière.

	1954	1962	1985
Couronne	43,3	40,6	39,6
Région Parisienne	50,2	47,8	42,9
France entière	44,4	41,4	39,0

(2) Il s'agit des premiers travaux préparatoires pour le VIe Plan antérieurs au recensement de 1968, qui doivent être complétés dans les prochains mois par des études menées à la fois au niveau national et au niveau régional.

REPARTITION PAR SECTEURS D'ACTIVITE DES EMPLOIS DANS LA COURONNE

Années	Agriculture et pêche		Industries		Bâtiment et T.P.		Tertiaire		Total	
	Emplois	%	Emplois	%	Emplois	%	Emplois	%	Emplois	%
1954	818 700	32,8	612 900	24,5	212 600	8,5	854 100	34,2	2 498 000	100
1962	634 400	24,8	719 800	28,1	227 500	8,9	975 900	38,2	2 557 600	100
1985	310 200	9,0	1 362 600	39,0	278 800	8,0	1 533 400	44,0	3 485 000	100

L'hypothèse démographique de 8,8 millions d'habitants dans la couronne du Bassin Parisien en 1985 suppose la création, entre 1962 et cette date, de 1 250 000 emplois, dont 690 000 dans l'industrie et le bâtiment et 560 000 dans le secteur tertiaire, compte tenu de la disparition probable de quelque 325 000 emplois agricoles.

Une étude sur les emplois, effectuée à partir d'une esquisse provisoire pour 1985 du Commissariat Général du Plan, et fondée sur l'analyse du développement de l'appareil économique de la couronne entre 1954 et 1962, évaluait à 900 000 le nombre des emplois nouveaux de 1962 à 1985. L'écart entre ces deux estimations résulte en partie d'une lègère différence entre les taux d'activité ; mais, surtout, le chiffre retenu ici tient compte de l'accélération récente de la croissance démographique des régions de la couronne et des effets de la décentralisation qui étaient encore peu importants entre 1954 et 1962.

Créer 1 250 000 emplois peut apparaître comme un objectif ambitieux, qui implique des efforts. L'évolution favorable des principaux secteurs d'activité des régions de la couronne au cours des dernières années montre qu'il est réaliste.

I - CARACTERISTIQUES DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE DANS LES REGIONS DE LA COURONNE

Des lignes de force se dessinent déjà à grands traits dans les trois grands secteurs d'activité, l'agriculture, l'industrie et le secteur tertiaire.

1. L'agriculture

L'agriculture du Bassin Parisien, bien située dans l'Europe des Six, est globalement une des plus dynamiques du pays, du fait notamment de la valeur culturale des terres, d'une structure des exploitations en général satisfaisante, de la nature et du mode des cultures pratiquées.

Occupant moins de 19 % de la population active agricole française, elle participe à concurrence de 25 % environ à la valeur ajoutée, au coût des facteurs, de l'économie agricole nationale. Dans la production de l'ensemble des activités de la couronne, sa part est de l'ordre de 23 % avec une population active égale à 31 % de la population active totale (1).

Cette agriculture ne présente pas un caractère homogène dans l'ensemble de la couronne du Bassin Parisien et l'on peut distinguer deux types largement prédominants :

a) L'agriculture des plaines et plateaux céréaliers : Picardie, Soissonnais, Champagne, Beauce, plaines de Caen, de l'Eure, du Vexin.

On y trouve les exploitations les plus importantes en surface : celles de plus de 50 hectares couvrent 68 % de la surface agricole utilisée en Champagne, 62 % en Picardie, 55 % dans le Centre (moyenne française : 31%).

La population agricole continue à décroître mais elle a atteint déjà dans quelques secteurs, en Picardie ou en Champagne, le minimum techniquement nécessaire.

(1) Les chiffres cités dans ce paragraphe concernent les cinq régions entières de Picardie, Champagne, Centre, Basse et Haute-Normandie.

La recherche du meilleur profit s'est traduite par l'intensification des cultures et le développement spectaculaire en moins de 15 ans de nouvelles spéculations comme les cultures légumières de plein champ (la Picardie assure 50 % de la production de petits pois en France), le maïs à peu près partout, les cultures fourragères accompagnant le développement d'ateliers de production animale intensive.

Après avoir envahi au cours des dernières décennies la Champagne Sèche, la culture céréalière gagne progressivement vers l'Ouest, sur le Perche, et vers le Sud, en direction et au-delà du Val de Loire.

L'utilisation systématique du progrès technique et une population active agricole relativement moins importante que dans le reste du territoire rendent déjà ces régions particulièrement compétitives au niveau du marché européen.

b) Les régions d'élevage ou de polyculture à dominante herbagère : Bocages, Perche, Pays de Bray, Thiérache, Gâtinais, etc.

Les petites et moyennes exploitations y restent majoritaires : 77 % de la surface agricole utilisée en Basse-Normandie est occupée par les exploitations de moins de 50 hectares, 58 % en Haute-Normandie.

La population agricole est encore trop importante, bien qu'elle ait diminué à un rythme un peu plus rapide dans les années récentes. La surface des exploitations n'augmente que lentement et le seuil de rentabilité n'est pas atteint dans la grande majorité des cas. On constate même que, dans la frange ouest de la Normandie, les exploitations qui ont pu s'agrandir et s'équiper sont souvent en difficulté : l'effort de financement consenti ne s'est pas traduit par une augmentation de la productivité suffisante pour supporter les charges correspondantes.

c) Les autres types d'agriculture

Dans certaines zones géographiques plus limitées, comme le Pays d'Othe, les Gâtines de l'Indre-et-Loire et les sables du Mans, les difficultés sont accrues par des conditions naturelles défavorables et par le dépeuplement des campagnes.

Le secteur Reims-Epernay et le Val de Loire fournissent sur de petites exploitations intensives des produits de qualité, vigne, productions fruitières et légumières, relativement peu sensibles aux fluctuations des marchés internationaux.

D'autres secteurs, comme les principales vallées et les abords des grandes agglomérations, sont marqués par une forte compétition pour l'utilisation des terrains : croissance urbaine, activités industrielles ou extractives, résidences secondaires. Les terres agricoles les plus riches sont envahies progressivement, les exploitations sont souvent démembrées et ne peuvent plus constituer des unités économiquement viables.

2. L'industrie

a) L'héritage du passé

La part du secteur secondaire dans l'ensemble des activités de la couronne a toujours été importante,

en particulier dans les vallées de la Basse-Seine, de l'Oise, de l'Aisne et de la Marne. Mais depuis plusieurs décennies les industries semblaient ne plus porter en elles de possibilités de développement, à de rares exceptions près comme celle des activités liées aux ports de la Basse-Seine.

Les industries traditionnelles de la couronne n'ont pas connu de renaissance après le déclin du textile champenois, picard ou rouennais. Ça et là ont subsisté des régions de petite transformation métallurgique semi-artisanale qui traversent depuis plusieurs années une grave crise.

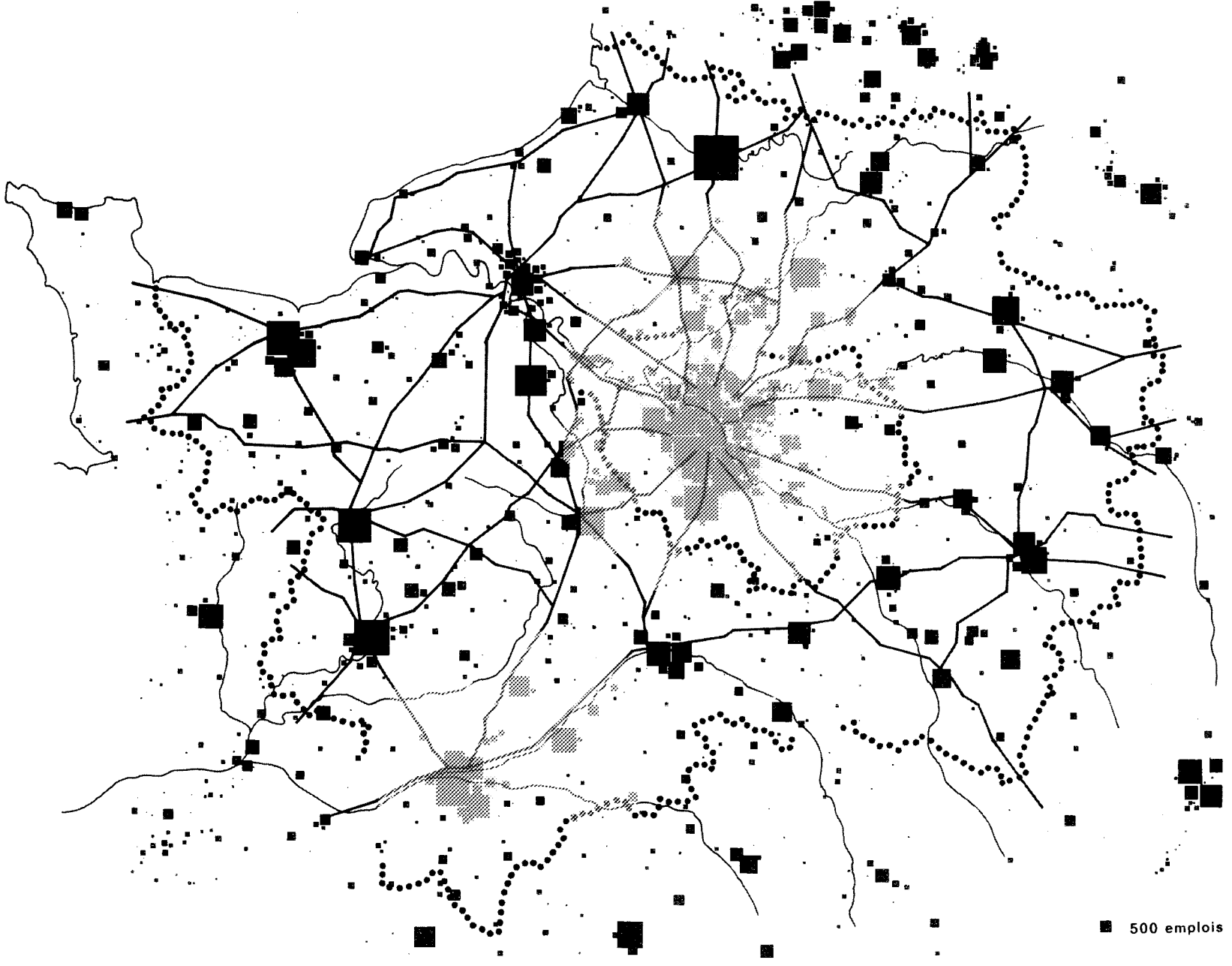
Des centres plus importants se sont certes développés dans la première moitié du XXe siècle, métallurgie à Caen, verrerie dans l'Oise, construction automobile au Mans. D'autre part, le complexe Le Havre-Rouen, à certains égards, a la dimension d'un pôle industriel national. Mais il demeure que la plupart des autres centres, isolés dans le milieu rural, avec une production peu diversifiée, souvent hypothéquée par le poids d'industries en pleine reconversion, n'ont pas donné naissance à de véritables milieux industriels.

b) Un essor récent

Depuis les années 1950 les régions de la couronne ont connu un essor industriel nouveau dû à la fois à la décentralisation parisienne et à leur dynamisme propre. La moitié de l'ensemble des emplois nouveaux créés entre 1954 et 1962 l'a été dans le secteur secondaire alors que dans le reste de la France cette proportion n'est que d'un tiers. Les industries de transformation ont progressé, en termes d'emploi, de 18 % dans la couronne pour moins de 5 % dans le reste du territoire

EVOLUTION DE LA POPULATION ACTIVE EMPLOYEE (En milliers)

	1954		1962		Variation 1954-1962	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
SECTEUR PRIMAIRE	818,7	32,8	634,4	24,8	−184,3	−22,5
SECTEUR SECONDAIRE	825,8	33,0	947,3	37,0	+121,9	+14,8
dont - bâtiment et T.P.	212,6	8,5	227,5	8,9	+ 14,9	+ 7,0
- industries de transformation	600,2	24,0	709,1	27,7	+108,9	+18,1
SECTEUR TERTIAIRE	854,1	34,2	975,9	38,2	+121,7	+14,2
dont - transports	112,8	4,5	112,1	4,4	− 0,7	− 0,6
- commerces, banques, assurances	330,2	13,2	374,2	14,6	+ 43,9	+13,3
- services publics, administrations, armée	194,7	7,8	249,1	9,8	+ 54,4	+28,0
TOTAL	2 498,3	100,0	2 557,6	100,0	+ 59,3	+ 2,4



LOCALISATION DES EMPLOIS INDUSTRIELS NOUVEAUX

(permis de construire industriel de plus de 500 m² de plancher)

Emplois devant résulter des constructions autorisées

– de 1960 à 1967 pour les départements de la couronne du bassin parisien

– de 1962 à 1967 pour les autres départements

c) La décentralisation

Ce développement au cours de la période 1954-1962 est à attribuer pour une part importante aux effets du desserrement, c'est-à-dire de la décentralisation à courte distance des activités industrielles de la Région Parisienne. Depuis 1962, cet apport est encore considérable dans certaines agglomérations, telles Amiens (où en 1967 les effectifs provenant de la décentralisation représentaient 52 % de l'emploi industriel total dans les établissements de plus de 50 salariés), Beauvais ou Reims. Mais qu'il s'agisse de ces villes ou peut-être même de l'ensemble de la couronne, un seuil de développement semble avoir été atteint, et désormais on peut considérer le desserrement comme un appoint sans doute très important mais non plus vital. Si l'on s'en tient aux intentions déclarées par les industriels, et comptabilisées dans le fichier des opérations décentralisées de 1954 à 1967, le nombre d'emplois prévus en fin d'opération était de 190 000 mais la moyenne annuelle décroît, bien qu'irrégulièrement, depuis quelques années.

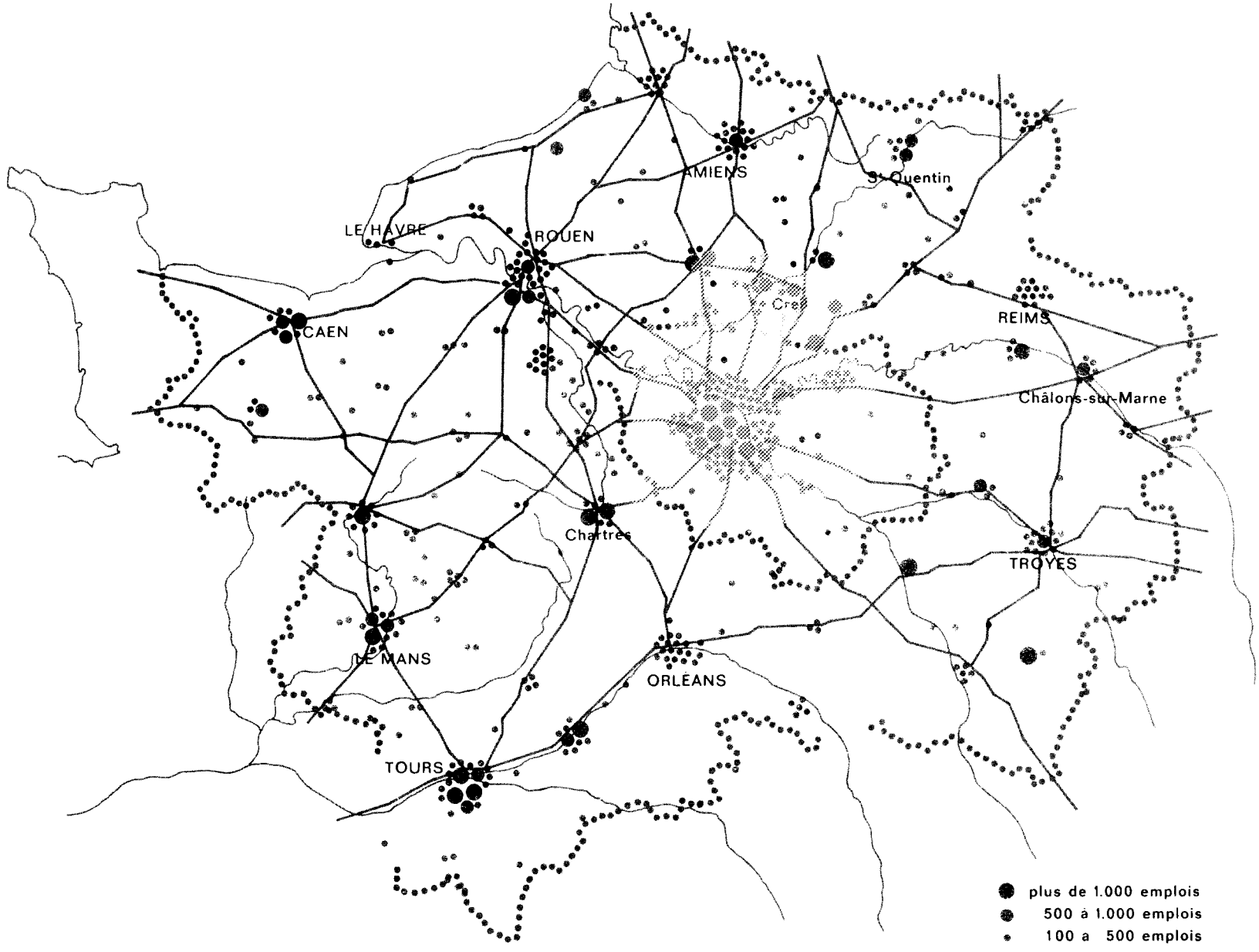
En tout état de cause, les effets de la décentralisation ne peuvent être considérés comme véritablement favorables au milieu économique local que si à partir d'elle se créent ou se développent des échanges entre des établissements, anciens et nouveaux. Mais les caractéristiques propres à la plupart des opérations de décentralisation ne permettent pas qu'un tel résultat soit automatiquement atteint. En effet, dans la plupart des cas, les établissements sont de taille relativement faible, les fonctions que l'on trouve dans les unités décentralisées sont des fonctions banales et isolées des autres fonctions de l'entreprise.

Dans la couronne sont localisées des fonctions de production, de stockage, voire de gestion et de commercialisation, séparées des fonctions de décision, de recherche et d'innovation qui, le plus souvent, restent à Paris. Les établissements ainsi créés sont alors subordonnés au siège parisien, dont ils dépendent pour la plupart des décisions et pour de nombreux services, et les emplois correspondent à un éventail d'activités et de fonctions assez étroit et à une qualification souvent modeste.

La localisation des établissements décentralisés ne s'est pas toujours effectuée de façon satisfaisante : la décentralisation s'est caractérisée d'abord par la dissémination hors des pôles urbains les plus importants. Ainsi une étude a montré qu'entre 1954 et 1962, près de 49 % des entreprises décentralisées s'étaient installées dans des agglomérations de moins de 5 000 habitants, le plus souvent dans les communes rurales.

Les raisons en sont multiples : coût inférieur des terrains et des équipements, niveau de salaire moins élevé, fiscalité plus avantageuse, absence de compétition entre les industriels sur le marché du travail... Le résultat est que la population ainsi fixée se trouve privée des avantages de la civilisation urbaine, qu'aucun véritable tissu industriel ne se constitue et qu'il risque de se créer des monopoles d'emploi.

Beaucoup de chefs d'entreprise recherchent aussi une implantation la plus proche possible des limites de la région parisienne et installent leurs établissements dans les petites et moyennes agglomérations qui se trouvent dans cette frange. La croissance de ces villes en est parfois déséquilibrée car le développement de leur appareil économique est hors de



LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS NOUVEAUX

Emplois devant résulter des constructions autorisées

- de 1960 à 1967 pour les départements de la couronne du bassin parisien
- de 1962 à 1967 pour les départements de la région parisienne

proportion avec leur dimension originelle et leur capacité d'accueil.

Spontanément, la décentralisation n'a pas choisi comme lieu d'implantation les zones où les activités étaient déjà le plus concentrées, ni les secteurs où se posent actuellement des problèmes de reconversion, tel le nord de la vallée de l'Oise.

Il est cependant possible de tirer un bon parti des apports de la décentralisation et de donner à partir d'elle un essor nouveau aux activités locales, ainsi qu'on l'a constaté en différents endroits, au Mans et à Caen par exemple.

Il faut ajouter que la nature des activités qui se sont localisées dans la couronne est en elle-même un facteur favorable à son développement économique : nombre de ces activités appartiennent en effet à des branches en forte croissance, construction mécanique, électrique et électronique, industries chimiques et pharmaceutiques, etc..

3. Le secteur tertiaire

Dans la couronne du Bassin Parisien, les activités du secteur tertiaire ont sensiblement le même poids que dans le reste de la province : 38,2 % de la population employée contre 36,5 % , en 1962. Entre 1954 et 1962, l'accroissement y a été toutefois un peu plus rapide : 14,2 % au lieu de 11,9 % .

On se trouve cependant très loin du niveau de services de la capitale, où la part des emplois tertiaires était en 1962 de 54,3 % . Ce haut niveau est lié aux fonctions nationales et internationales de Paris. Un écart important se maintiendra inévitablement avec la province, la croissance dans la capitale s'appuyant principalement sur le développement des activités tertiaires tandis que dans la couronne, comme du reste dans l'ensemble de la France, les emplois nouveaux seront en premier lieu créés dans l'industrie.

L'analyse par branches du fonctionnement des activités du secteur tertiaire montre que le niveau des services courants à la population est équivalent à celui de l'ensemble de la France, mais que les services aux entreprises sont manifestement insuffisants au regard de leurs besoins et de leur développement, ainsi d'ailleurs que certains services de haut niveau pour la population tels que l'université.

Il y a des explications à ces insuffisances : la faiblesse de l'urbanisation dans la couronne, inférieure à celle du reste de la France, et la monopolisation par la capitale de fonctions importantes pour la bonne marche des entreprises, ainsi que de la culture et de certaines formes de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Même si un mouvement assez récent a reporté sur la couronne quelques services d'importance nationale concentrés à Paris , assurances, ventes par correspondance, chèques postaux, le transfert des activités ne concernait que les fonctions "banales", les centres de décision et d'étude demeurant dans la capitale. Les rares exemples de décentralisation portant sur des services de haut niveau concernent des régions situées au-delà des limites du Bassin Parisien.

II - LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DANS LA COURONNE DU BASSIN PARISIEN

La prévision de l'avenir économique des régions de la couronne à partir de l'analyse du passé récent fait apparaître de sérieuses possibilités de développement, mais un effort important est nécessaire, ne serait-ce que pour atteindre les objectifs d'emploi proposés. Toutefois il ne suffit pas de multiplier le nombre des emplois pour créer des pôles de croissance : il faut veiller à la diversification et à l'intégration des activités et à la variété des qualifications d'emploi.

1. L'agriculture

L'objectif d'un développement de l'économie agricole dans le Bassin Parisien, qui est partie intégrante d'une politique définie à l'échelle nationale pour l'agriculture française, doit être pensé dans une optique de concurrence au niveau du Marché Commun. Il s'agit d'adapter aux conditions du marché l'ensemble de ce secteur, de faire en sorte que, à production égale et pour une population active agricole décroissante, la valeur ajoutée par personne se rapproche de celle des autres branches d'activités ; il s'agit également d'ajuster aux besoins et à la demande le choix des productions, afin d'assurer dans ces conditions un assainissement progressif des prix du marché.

La disparition prévisible de quelque 325 000 emplois dans le secteur agricole en un peu moins de 25 ans obligera à un effort très important de formation professionnelle et de création d'emplois dans l'industrie et le secteur tertiaire. Pour faciliter cette évolution, des mesures d'entraînement ou d'accompagnement sont à prendre sur le plan national, mais elles devront être modulées sur le plan régional en fonction des caractères et des problèmes propres à chaque secteur géographique.

L'agriculture du Bassin Parisien paraît déjà bien armée pour résoudre ses problèmes, particulièrement dans les zones de grandes exploitations céréalières ; l'évolution sera plus lente dans la partie ouest de la couronne.

La transformation des structures de l'exploitation, déjà très avancée dans les plaines céréalières, devrait permettre la constitution d'exploitations compétitives, véritables ateliers de production constitués de grandes unités capables d'avoir des plans de développement, de tenir des comptabilités, de choisir des systèmes de production, et d'offrir à leurs travailleurs des conditions de vie et des revenus comparables à ceux des autres secteurs d'activité. La constitution de ces unités pourrait être assurée par l'agrandissement d'exploitations familiales existantes, par la création de groupements agricoles pour l'exploitation en commun (G.A.E.C.) qui donnent à chacun des participants la possibilité de se spécialiser, soit même par la création de sociétés foncières bénéficiant de l'apport de capitaux extérieurs à l'agriculture.

Il n'est pas exclu que l'apport en capitaux, en personnes et en innovations de ressortissants des pays du Marché Commun constitue dans certains cas un élément de concurrence et de dynamisme pour la création de ces grandes unités.

Si des mesures d'accompagnement suffisent à renforcer la compétitivité des exploitations déjà en pointe, les actions devraient être beaucoup plus importantes et sélectives dans les régions de l'ouest du Bassin Parisien.

Elles devraient favoriser le départ des agriculteurs âgés, sous condition de regroupement et d'agrandissement des exploitations, et améliorer sensiblement les possibilités de financement afin que les exploitations herbagères ou de polyculture puissent atteindre un seuil de compétitivité.

La transformation des structures agricoles n'est pas suffisante ; il faut rechercher une meilleure organisation des producteurs pour la commercialisation de leurs produits, notamment en pays d'élevage, une dissociation plus grande entre les droits de la propriété et les droits de l'exploitation, le développement d'une formation professionnelle valable pour les agriculteurs eux-mêmes, l'organisation du secteur aval de la production.

Pour que le Bassin Parisien joue résolument la carte de la concurrence sur les marchés nationaux et internationaux, il lui faut adapter ses productions aux orientations prévisibles de la demande. Il paraît ainsi souhaitable de limiter la production laitière en la réservant aux secteurs les plus favorisés, tels qu'une partie de la Normandie ou la Thiérache ; les autres zones d'élevage placées dans des conditions moins avantageuses sur le marché du lait devraient se reconvertir vers la production de bétail d'embouche. De même en zone céréalière pourraient se développer des ateliers de production animale intensive.

La production du maïs dont les débouchés paraissent assurés sur le plan européen est susceptible de s'étendre encore dans les zones à vocation céréalière, mais l'insuffisance des ressources en eau pour l'irrigation constitue une limite, notamment sur les plateaux de la Beauce et du Soissonnais.

Il paraît sage par contre de stabiliser la production des fruits, même dans le Val de Loire qui possède une assez longue tradition en la matière, parce que le marché est saturé, alors que les cultures légumières de plein champ peuvent continuer leur expansion.

Les unités de production qui auraient atteint un seuil de compétitivité pourraient ainsi faire face beaucoup plus facilement que maintenant aux variations des prix agricoles qui sont prévisibles à plus ou moins longue échéance, pour le lait et le blé notamment. Le potentiel en hommes, matériel et capitaux de ces exploitations leur permettrait en effet, soit d'intensifier les cultures traditionnellement pratiquées pour obtenir un revenu équivalent avec des prix en baisse, soit de se reconvertir vers d'autres spéculations plus rentables.

Enfin, une attention particulière doit être apportée aux industries agricoles et alimentaires. Ces industries régularisent les débouchés des productions agricoles, orientent le choix des spéculations et,par le système de contrats,sont susceptibles d'assimiler progressivement dans certains cas les exploitations agricoles à des sous-traitants de l'industrie. Leur implantation en milieu rural, dans la mesure où elle n'est pas incompatible avec le souci de réduire le coût d'acheminement des produits finis, peut être un élément d'animation des zones rurales.

Deux types d'agriculture appellent des solutions particulières :

• les secteurs en crise doivent bénéficier d'une politique d'aide qui aura pour objet de maintenir le minimum d'activité propre à éviter la désertification de l'espace rural, et à mettre en place une agriculture "paysagiste" dont le but ne sera plus uniquement de produire, mais d'assurer aussi la conservation d'un paysage. La réduction des surfaces agricoles de faible valeur et la non-remise en culture des terrains en friche seront compensées par le reboisement des surfaces libérées ; un complément de revenu, cependant peu important et non généralisé, peut être attendu du développement d'activités de loisirs pour les citadins.

• certains espaces interstitiels entre zones urbanisées doivent être conservés comme "coupures vertes", mais leur maintien ne sera assuré que si l'on y crée des exploitations agricoles bien structurées, disposant d'une surface adaptée au plein emploi des moyens de production les plus modernes et pratiquant des cultures intensives.

La compétition entre les différentes utilisations du sol est plus vive encore dans les zones périurbaines où la poussée de l'urbanisation peut conduire à la disparition des exploitations même les plus rentables , ce qui soulève toute la question de l'organisation du marché foncier.

2. L'industrie et les activités du secteur tertiaire

La création de 1 250 000 emplois au cours de la période 1962-1985 correspond à un rythme annuel moyen de 52 000 emplois dont près de 29 000 devraient être procurés par l'industrie et 23 000 par les activités de service.

Quantitativement un effort important devra porter sur l'installation d'industries , mais cela n'est pas contraire à l'objectif de développer les activités de service et de favoriser dans des zones bien définies la création d'un milieu économique diversifié. En effet, dans les pays d'économie industrielle, la croissance des activités tertiaires suppose l'existence d'un substrat industriel important, support d'échanges complexes et variés ; dans la couronne du Bassin Parisien, seul l'ensemble Le Havre-Rouen paraît répondre aujourd'hui à cette condition nécessaire, mais non suffisante.

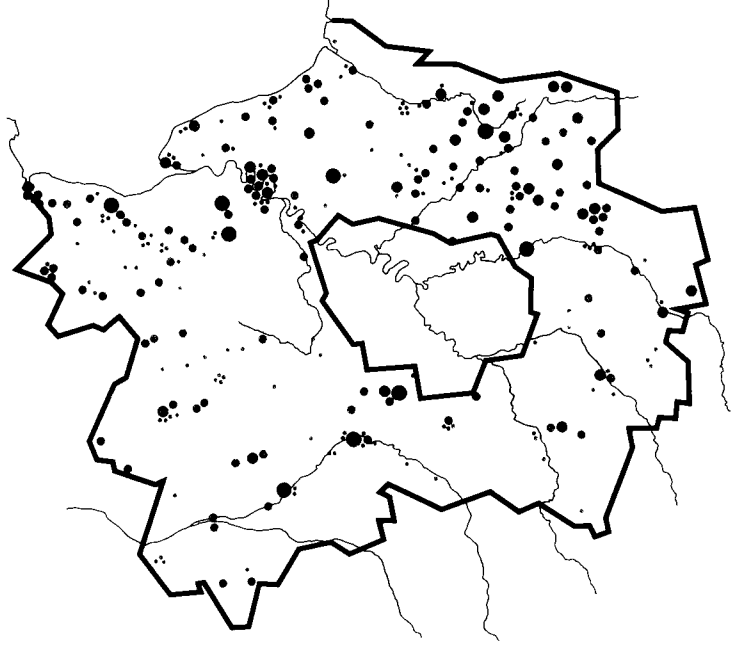
Sur la base de quels éléments de développement spontané et de quelle politique volontaire peut-on réaliser un tel programme d'emplois et constituer des pôles économiques, notamment dans les zones d'appui ?

a) La portée du desserrement

Il convient d'abord de bien situer la portée du desserrement, c'est-à-dire de la décentralisation des activités dans la couronne du Bassin Parisien. Si les perspectives sur le nombre des emplois desserrés et sur leur localisation ne peuvent être qu'aléatoires, il est vraisemblable par contre que les caractéristiques touchant la nature des activités, la taille et la fonction des établissements décentralisés, ne se modifieront pas sensiblement dans les années à venir.

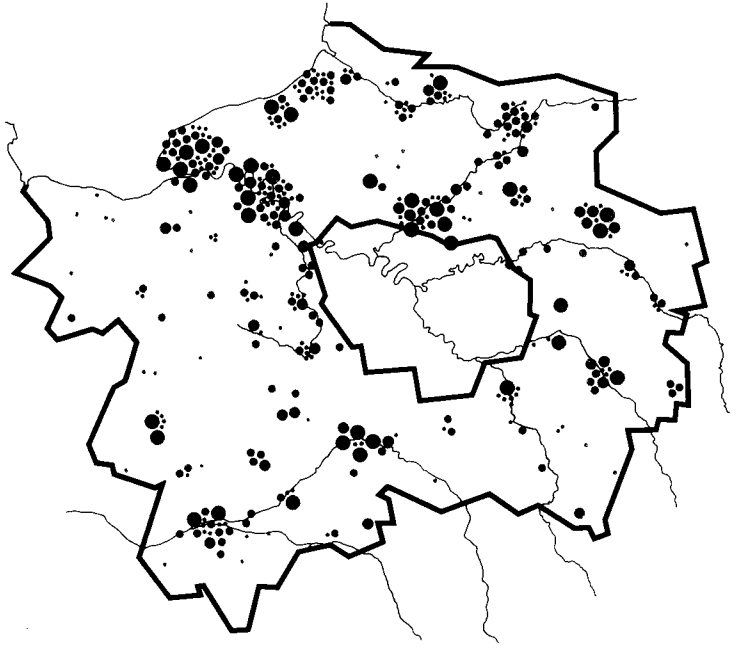
La projection jusqu'en 1985 du rythme annuel moyen des emplois décentralisés dans la couronne

ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS DE LA COURONNE DU BASS

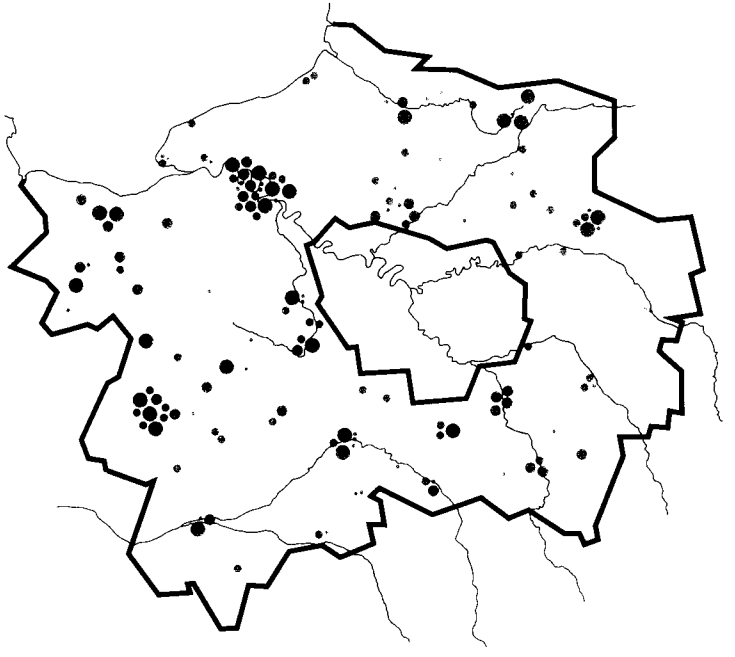


- de 50 à 100 emplois
- de 100 à 250 emplois
- de 250 à 500 emplois
- plus de 500 emplois

Branche 02 : INDUSTRIES AGRICOLES ET ALIMENTAIRES



Branches 09B et 09E : CONSTRUCTION MECANIQUE
(MOINS CONSTRUCTION AUTOMOBILE)

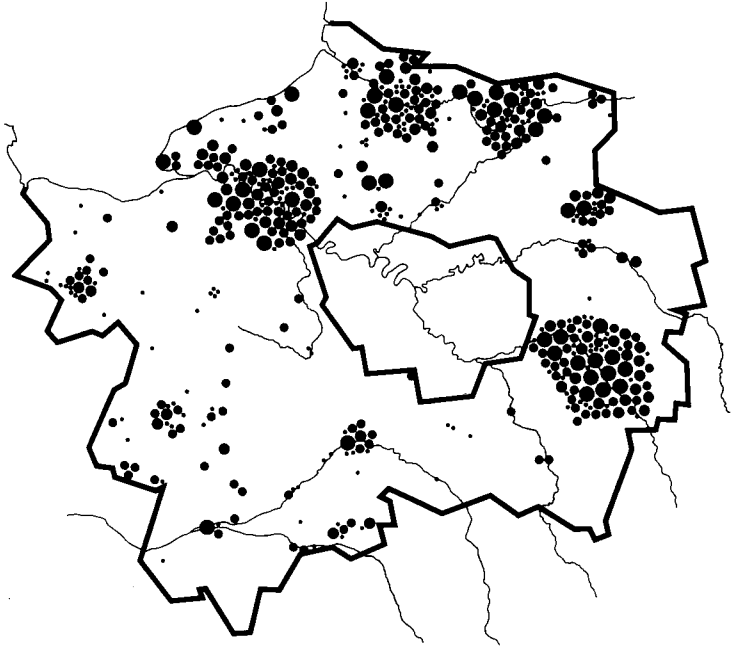


Branche 09C : CONSTRUCTION ELECTRIQUE

ARISIEN DE PLUS DE 50 EMPLOIS AU 1er JANVIER 1967

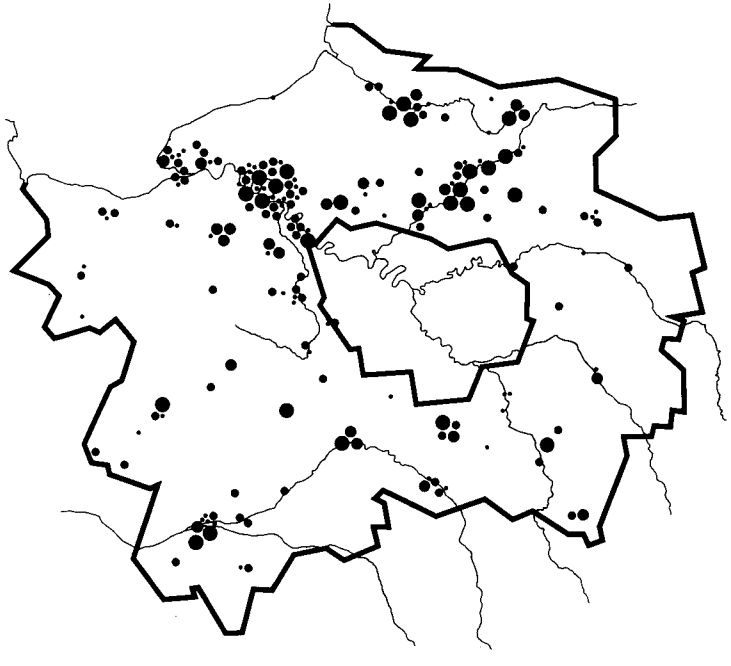
L'échelle de la représentation graphique n'a pas permis, dans le cas de concentrations importantes, une localisation géographique exacte.

Source : fichier des établissements industriels de la Mission d'Etudes du Bassin Parisien. Les numéros des branches d'activités sont ceux de la comptabilité nationale détaillée en 28 postes.



Branches 11A et 11B : TEXTILE ET HABILLEMENT

Branche 09D : CONSTRUCTION AUTOMOBILE



Branche 10 : INDUSTRIES CHIMIQUES

conduirait à 265 000 ou 360 000 emplois desserrés selon que la période de référence est 1954-1960 ou 1961-1967.

Cette fourchette très large montre la fragilité de perspectives de développement des régions de la couronne qui s'appuieraient trop exclusivement sur le desserrement. Il paraît douteux, de plus, que l'on puisse connaître avec précision ce que l'appareil de production de la Région Parisienne pourra fournir au titre de la décentralisation dans les prochaines décennies.

Le rythme de desserrement est par ailleurs lié à la politique de décentralisation dans son ensemble. Un ralentissement sensible de ce rythme serait en opposition avec la volonté actuelle de maintenir la croissance parisienne dans des limites telles qu'on ne soit pas obligé à la fois de densifier en emplois Paris et sa proche banlieue et de faire des villes nouvelles de la Région Parisienne de grands pôles d'emplois nouveaux, alors qu'elles ont pour rôle premier de contribuer à la décongestion de la capitale. Au contraire, une augmentation importante de l'apport du desserrement impliquerait que la couronne du Bassin Parisien bénéficie de façon privilégiée de la décentralisation, un emploi sur deux au moins continuant à s'y localiser.

Le principal du desserrement a été jusqu'ici industriel, et il continuera à porter vraisemblablement sur des activités en forte croissance, construction électrique, mécanique, chimie, industrie du verre.

Dans le secteur tertiaire, un certain nombre d'activités sont susceptibles de venir s'ajouter à ce mouvement, notamment certains services administratifs publics et institutions financières, mais la concentration de l'appareil économique français fait que Paris conservera très souvent les fonctions d'innovation et de décision, et on ne peut attendre de la décentralisation une modification fondamentale de ce partage des fonctions.

La politique actuelle de développement des métropoles d'équilibre et des zones de reconversion tend à orienter les opérations de décentralisation les plus importantes hors du Bassin Parisien. Mais la proximité de la capitale correspond souvent à une nécessité pour certaines entreprises, soit que leur marché soit principalement parisien, soit qu'elles aient besoin du système de transports et de liaisons avec l'ensemble du territoire et les pays étrangers dont Paris constitue le nœud. La plupart des villes de la couronne se trouvent à cet égard dans une situation de concurrence avec la Région Parisienne, de sorte qu'il est impossible de définir a priori une répartition d'activités et de fonctions, que ce soit en raison du critère de la proximité ou de celui de la nature de la production ; l'analyse est à faire au niveau de chaque entreprise.

Les villes et les régions de la couronne dans ces conditions ne peuvent attendre du desserrement un développement automatique. Elles ont à jouer de leur côté un rôle d'animation et de promotion dans certaines branches d'activité, et surtout à créer de nouvelles ressources à partir des transformations que les opérations de desserrement apportent à l'appareil économique local ; c'est ainsi qu'elles atteindront un niveau de développement qui incitera les entreprises à venir y localiser des fonctions de haut niveau.

On observe du reste depuis 1962 que la croissance industrielle repose de plus en plus sur d'autres bases que les seules décentralisations.

b) Le développement des activités au niveau régional

On ne trouve pas en général dans les villes de la couronne du Bassin Parisien des activités assez importantes par la taille de leurs entreprises ou le nombre de leurs emplois, pour que les perspectives de croissance puissent s'organiser autour d'un thème unique. Au demeurant, dans une économie où les mécanismes du marché jouent un rôle déterminant, la définition de vocations sectorielles et géographiques précises serait illusoire.

Il demeure que la croissance économique s'est organisée autour de certaines activités dans diverses parties de la couronne, et c'est en se fondant d'abord sur l'analyse de ce qui existe qu'il convient de rechercher, au niveau des villes et des régions, des directions de développement.

On peut citer à titre d'exemples la métallurgie, la chimie, la pétrochimie et d'autres industries liées aux activités portuaires dans la Basse-Seine, les industries chimiques et para-chimiques et les produits d'entretien dans la Vallée de l'Oise, la construction mécanique et automobile à Caen, la bonneterie à Troyes, les assurances au Mans, etc. Certaines activités peuvent connaître une extension importante, comme cela apparaît déjà pour le traitement de l'information à Orléans ou les industries pharmaceutiques à Reims.

Mais il ne suffit pas de faire porter les efforts sur quelques activités privilégiées pour assurer le succès de la croissance économique. Les régions de la couronne sont en compétition à la fois entre elles et avec les autres régions françaises : ainsi des compagnies d'assurances se sont localisées récemment à Reims ou à Tours, et non pas au Mans, et Le Havre est en compétition avec Fos pour la création d'un complexe sidérurgique au bord de l'eau.

Pour augmenter leurs chances dans cette compétition, il est nécessaire que les responsables et les différents agents de l'économie régionale s'attachent particulièrement à rechercher des complémentarités de production et de fonction avec la Région Parisienne et les univers extérieurs, métropoles et régions du Marché Commun.

Créer des conditions de compétitivité paraît donc le premier impératif : techniquement, l'essentiel consiste à assurer la concentration des investissements dans les zones géographiques et dans les secteurs d'activité où leur rentabilité paraît le mieux assurée. On connaît en effet l'importance des coûts supplémentaires dus à la dispersion, ainsi que des économies externes et des économies d'échelle permises par la concentration, tant au niveau de l'entreprise que de la collectivité. En second lieu, il faut développer et organiser les structures d'accueil, particulièrement en milieu urbain, de manière à réduire l'écart trop souvent observé entre le cadre de la production et celui des autres activités humaines.

III - LES ACTIONS

Parmi les mesures propres à favoriser le développement des activités industrielles et tertiaires, certaines

relèvent particulièrement de la compétence régionale ou locale : organiser l'information, notamment auprès des chefs d'entreprises, et surtout développer les structures d'accueil, en matière d'équipements dispensateurs de formation professionnelle ou universitaire, de rénovation urbaine et d'aménagement de zones d'activités. Les villes ou les régions qui prétendent jouer un rôle d'animation et de promotion économique et créer des emplois exigeant une haute compétence ou une qualification peu commune devront offrir un environnement industriel, tertiaire et urbain intégré.

D'autre part, l'adaptation de la réglementation économique sur la localisation des activités est une question essentielle.

Jusqu'ici le contrôle de la localisation des activités s'est exercé de façon centralisée, d'une part par une procédure liée au permis de construire (article 15 du décret du 30 novembre 1961), qui permet de refuser les implantations contraires aux directives nationales d'aménagement du territoire, d'autre part par un système de redevances et d'agrément en Région Parisienne et d'incitations en province ; ces dernières n'intéressent dans la couronne que les zones les plus éloignées de Paris, le reste étant classé en zone dite "blanche" où ne s'exerce ni incitation ni contrainte.

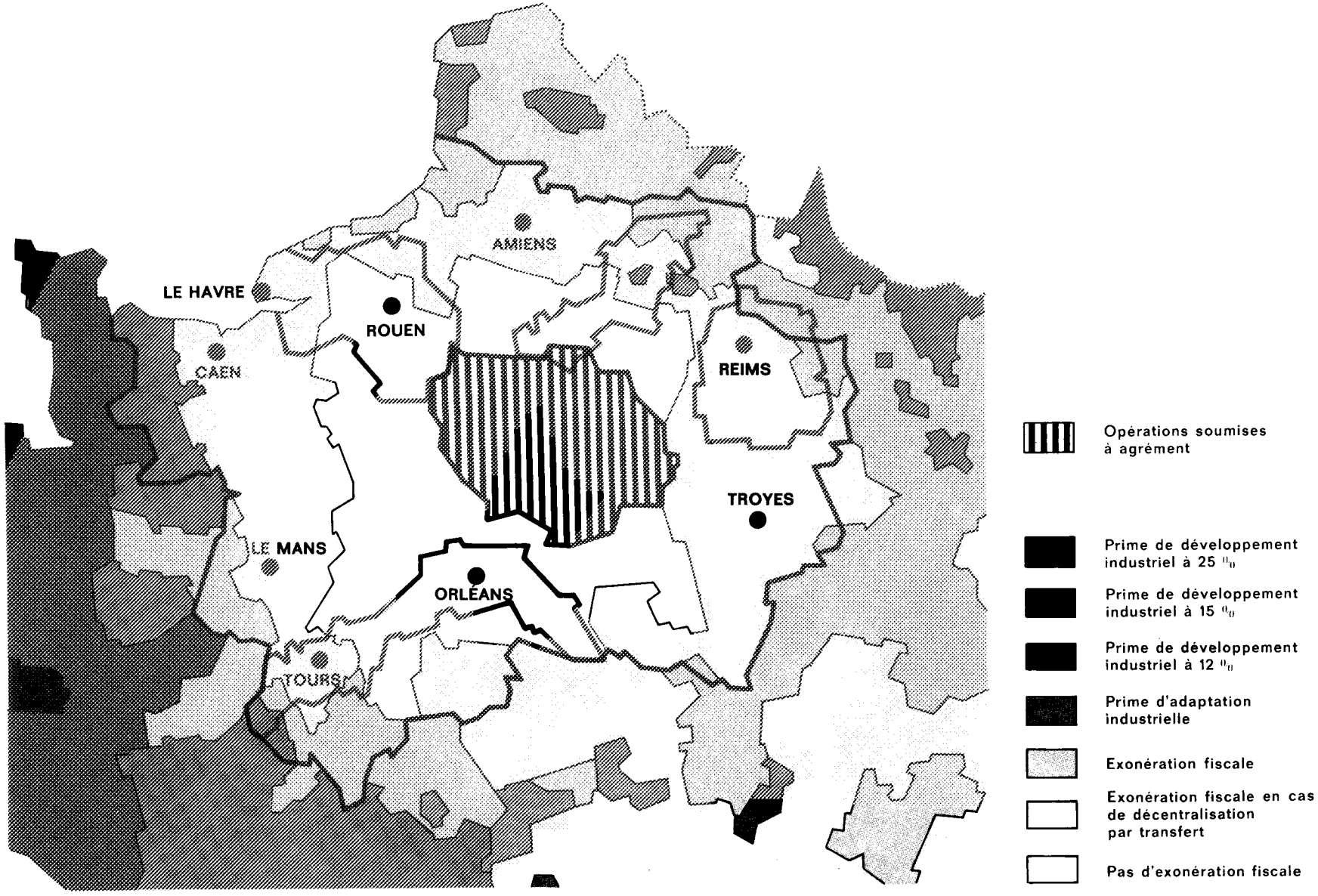
Il est souhaitable de se fixer comme objectifs généraux :

- que soit disciplinée la localisation des activités dans le Bassin Parisien, en cherchant à définir des critères qui feraient l'objet d'une large publicité,
- que soit concentrées sur les centres urbains et les zones de développement préférentiel les implantations d'établissements publics et privés,
- que les activités nouvelles soient orientées de façon à rentabiliser au mieux les équipements urbains et les grandes infrastructures de transports,
- que soient contrôlées les implantations dans la zone la plus proche de la Région Parisienne, afin d'éviter le risque d'établir de proche en proche une continuité physique avec l'agglomération de Paris, les limites de cette zone ne devant pas nécessairement coïncider avec les limites régionales ou départementales et pouvant évoluer dans le temps.

L'orientation des implantations devrait se faire de plus en plus par le moyen d'incitations plutôt que par des contraintes et, à cet égard, l'aménagement de structures d'accueil attractives est essentiel.

Dans le même sens la carte des aides au développement devrait être revue, notamment à l'occasion de l'établissement des schémas d'aménagement des aires urbaines, de manière à favoriser les zones de développement préférentiel, pour devenir ainsi une carte de l'économie industrielle de l'avenir. Enfin la réflexion devrait porter davantage sur les problèmes de tarification des services publics et de fiscalité.

REGIME DES AIDES AU DEVELOPPEMENT REGIONAL (début 1969)



Le Bassin Parisien est aujourd'hui un vaste espace peu densément peuplé - 70 habitants par kilomètre carré pour la couronne, environ 150 si l'on ajoute la Région Parisienne, soit beaucoup moins que par exemple la Belgique ou les Pays-Bas (375 habitants/km^2), - et peu urbanisé en dehors de l'agglomération parisienne : 42 % de la population des quinze départements de la couronne vit encore en milieu rural (2 858 000 sur 6 825 000).

Il y a dans la couronne trois villes de plus de 200 000 habitants : Rouen, Le Havre et Tours, six villes de 100 000 à 200 000 habitants, quatre de 50 000 à 100 000 habitants, et vingt de 20 000 à 50 000 habitants.

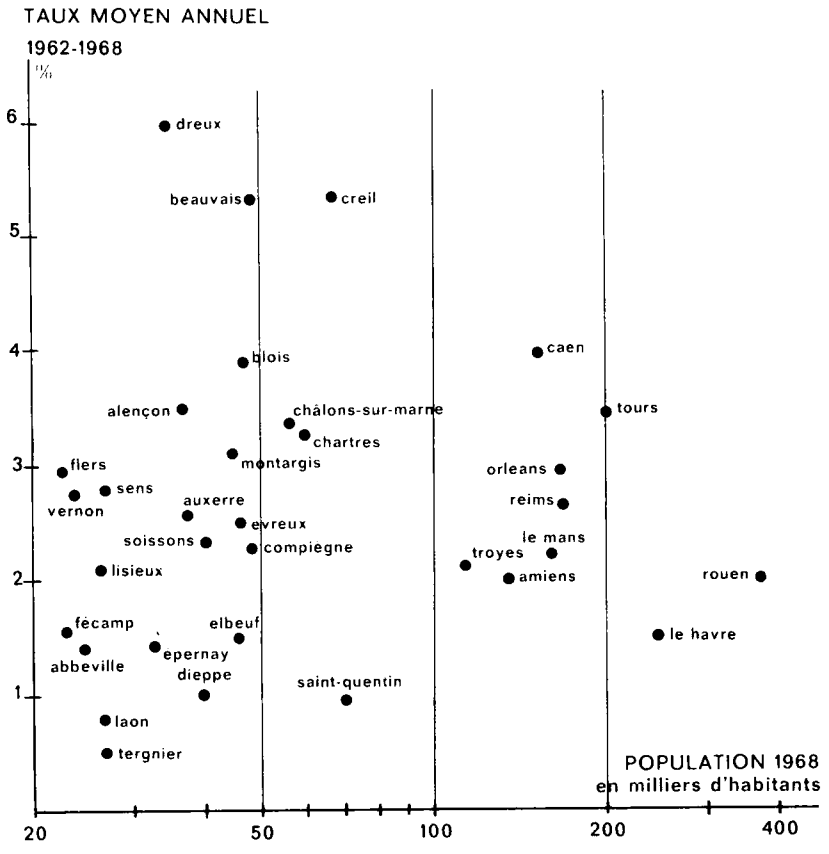
L'ensemble de ces agglomérations croît à un rythme rapide, qui a été de 2,4 % par an de 1962 à 1968 pour l'ensemble de celles de plus de 100 000 habitants, avec des écarts importants entre les extrêmes (3,9 % pour Caen et 1,5 % pour Le Havre) ; le rythme est plus élevé encore pour certaines villes moyennes très proches de Paris : de 5 à 6 % pour Beauvais, Creil et Dreux.

De petites villes de moins de 20 000 habitants se sont développées également très vite, mais leur croissance, qui repose pour sa plus grande part sur l'exode rural, risque de ne pas se poursuivre au même rythme dans les années à venir, tandis que la population va se concentrer davantage dans les agglomérations les plus importantes : en 1962, 45 % de la population urbaine de la couronne vivait dans des villes de plus de 50 000 habitants, 52 % en 1968.

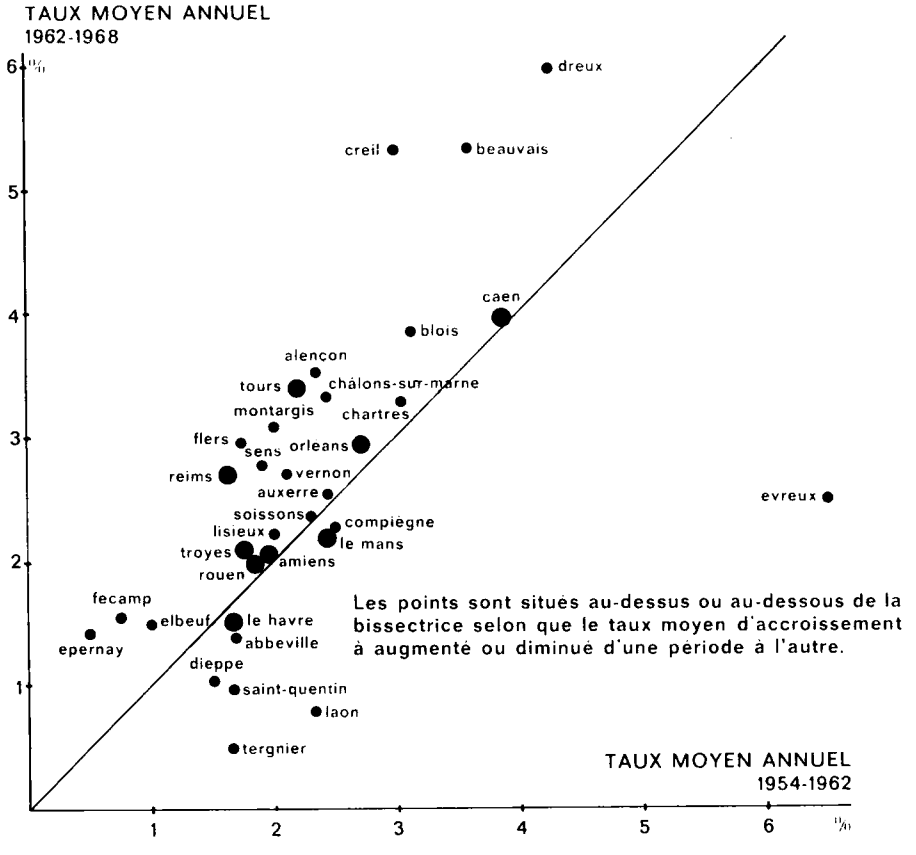
AGGLOMERATIONS DE LA COURONNE DU BASSIN PARISIEN DE PLUS DE 20 000 HABITANTS EN 1968

AGGLOMERATION	Population en 1968 (sans doubles comptes)
ROUEN	369 793
LE HAVRE	247 374
TOURS	201 556
REIMS	167 830
ORLEANS	167 515
LE MANS	166 182
CAEN	152 332
AMIENS	136 713
TROYES	114 209
SAINT-QUENTIN	70 729
CREIL	66 546
CHARTRES	59 354
CHALONS-sur-MARNE	56 027
BEAUVAIS	48 515
COMPIEGNE	48 397
BLOIS	46 768
EVREUX	46 119
MONTARGIS	45 448
ELBEUF	45 440
SOISSONS	40 037
DIEPPE	39 893
AUXERRE	37 148
ALENÇON	36 751
DREUX	34 596
EPERNAY	32 774
SENS	27 458
TERGNIER	26 905
LAON	26 722
LISIEUX	26 351
ABBEVILLE	24 861
VERNON	23 641
FLERS	22 946
FECAMP	22 801
Ensemble des agglomérations de 20 000 habitants et plus	2 679 731

CROISSANCE DES AGGLOMERATIONS DE LA COURONNE



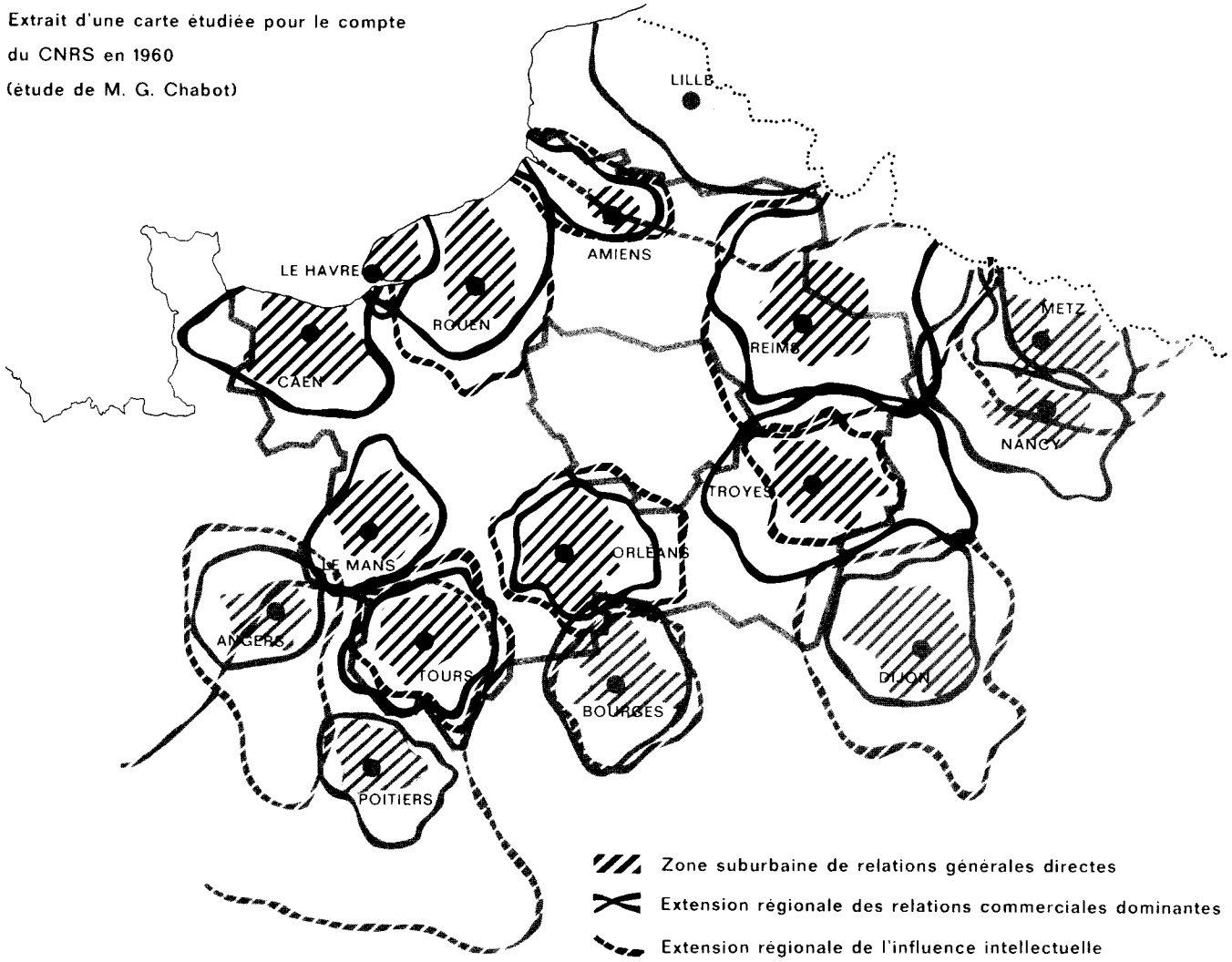
TAUX DE CROISSANCE ANNUEL
1962-1968



COMPARAISON DES TAUX DE CROISSANCE
1954-1962 et 1962-1968

ZONES D'INFLUENCE DES GRANDES VILLES

Extrait d'une carte étudiée pour le compte
du CNRS en 1960
(étude de M. G. Chabot)



Ces villes dessinent dans la couronne du Bassin Parisien un réseau exclusivement centré sur Paris : les liens transversaux sont faibles ou inexistants, même entre les agglomérations les plus importantes, dont le rayonnement est de plus très limité.

L'aménagement des villes et de leurs relations doit tenir compte de la perspective d'un accroissement très important de la population urbaine dans la couronne : près de 50 % d'ici 1985, soit 1,9 million s'ajoutant aux 3,9 millions actuels, qui se répartiraient surtout entre les grandes villes, dont certaines pourraient voir leur population doubler. On compterait alors sept agglomérations de plus de 200 000 habitants, dont une dépassant 500 000, Rouen.

Les villes devront être aménagées de manière telle que l'on puisse y trouver les équipements et les services propres à assurer des fonctions d'échange de biens et d'idées qui en feront des pôles de développement et d'animation rayonnant sur un espace plus ou moins vaste. Toutes n'offriront pas nécessairement une gamme complète d'équipements et de services, même pour des populations desservies équivalentes : des liaisons meilleures favorisant la mobilité à l'intérieur des régions de la couronne permettraient de créer ou de développer des complémentarités entre différentes agglomérations, peu marquées sans doute au niveau des commerces ou des services aux particuliers, mais beaucoup plus fortes dans les domaines universitaire et culturel ou dans celui des loisirs.

L'organisation des relations de ces différents pôles entre eux et avec leur aire de rayonnement viserait à créer au niveau régional des ensembles capables de jouer un rôle essentiel sur le plan culturel et social et sur le plan des services.

Ainsi serait atteint un meilleur équilibre entre l'espace urbanisé et non urbanisé, en assurant simultanément le développement harmonieux des extensions urbaines et des activités et l'animation du milieu rural, c'est-à-dire en définitive en créant un cadre de vie satisfaisant pour l'homme.

I - LES VILLES DE LA COURONNE DU BASSIN PARISIEN

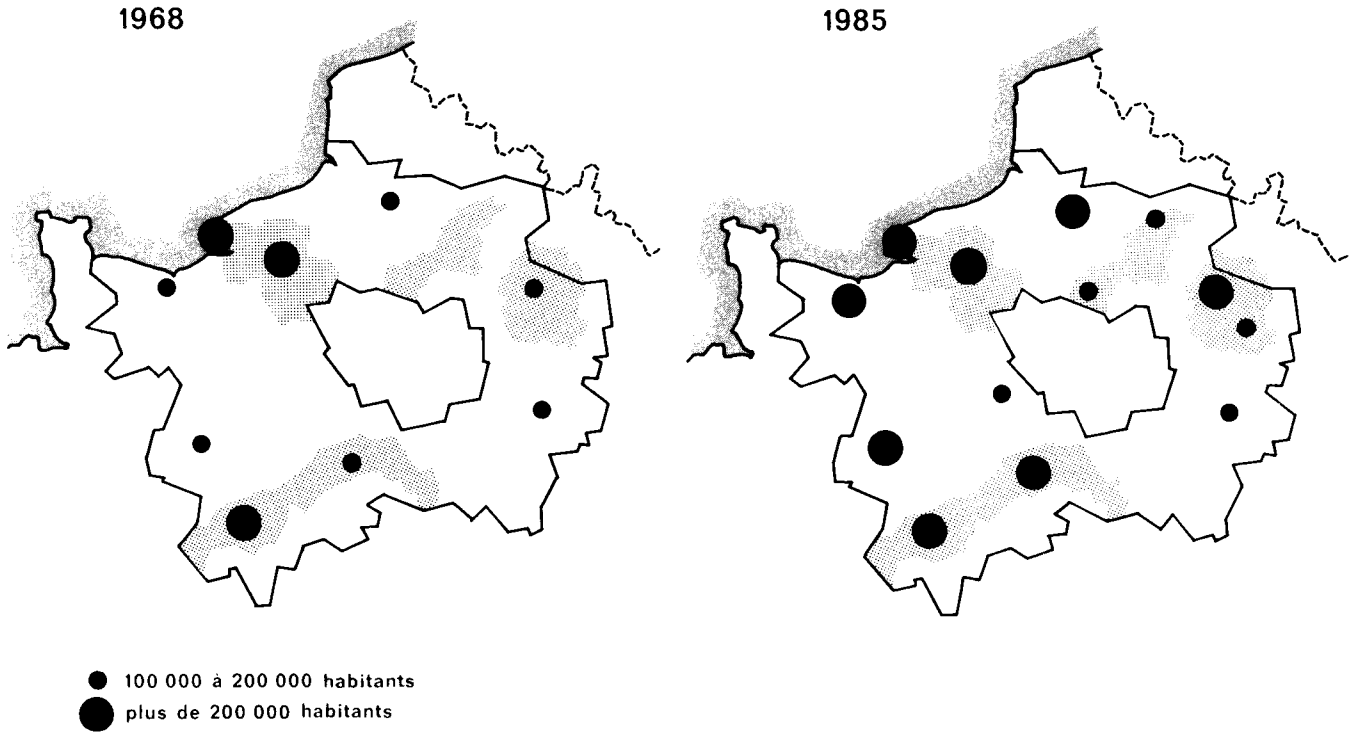
Que signifient, au niveau des villes elles-mêmes, les perspectives de développement et d'urbanisation ? Comment les structures de ces villes pourront-elles s'adapter au changement d'échelle résultant du doublement de leur population en moins de vingt ans, et pour certaines d'un triplement d'ici la fin du siècle, ce qui correspond à un taux de croissance annuel de 3 % ?

	1968	1985	
		Prolongation des taux de croissance 1962-1968	Taux de croissance de 3% à partir de 1968
Rouen	370	528	638
Le Havre	247	325	427
Tours	202	370	348
Reims	168	265	290
Orléans	168	280	289
Le Mans	166	240	287
Caen	152	300	263
Amiens	137	192,5	236
Troyes	114	162,5	197
TOTAL	1 724	2 663	2 975

Unité : millier d'habitants

LES GRANDES VILLES DE LA COURONNE

LA POPULATION DES VILLES EN 1985 RESULTE DE L'APPLICATION D'UN TAUX DE CROISSANCE UNIFORME DE 3 % PAR AN A PARTIR DE 1968



Le tableau de la page 59 donne à titre de référence, pour les villes de plus de 100 000 habitants en 1968, les chiffres de population en 1985 correspondant d'une part à la prolongation du rythme de croissance des six dernières années, d'autre part au taux annuel de 3 %.

Ces neuf villes auraient donc à accueillir 950 000 à 1 250 000 habitants supplémentaires environ, cependant que la population des autres villes s'accroîtrait de 650 000 à 950 000 habitants.

S'il n'est pas possible d'accorder un grand crédit à des prévisions précises au niveau de chaque ville, on peut penser que dans des zones déjà urbanisées et qui seront de mieux en mieux desservies, comme la Basse-Seine, une politique d'accueil active peut faire atteindre les chiffres les plus hauts, et que dans le secteur Sud-Ouest de la couronne, déjà en croissance rapide, la construction de nouvelles infrastructures de transport donnera une nouvelle impulsion au développement d'Orléans, de Tours et du Mans.

Quant aux prévisions que l'on pourrait faire par simple extrapolation pour de petites villes de quelques dizaines de milliers d'habitants, prises individuellement, elles n'auraient aucun sens, du fait de leur extrême sensibilité à des décisions ou à des événements dont l'origine est extérieure à ces villes.

1. L'aménagement des grandes villes

L'étude des structures urbaines des plus grandes villes de la couronne du Bassin Parisien (celles dépassant actuellement 50 000 habitants) ne fait pas apparaître de caractéristiques qui leur soient spécifiques par rapport aux autres villes françaises, mais elle met en évidence l'importance et la généralité des problèmes que leur pose dès à présent l'accélération récente de leur rythme de croissance.

La perspective d'un doublement ou d'un triplement de ces villes va conduire à de profonds changements dans les structures urbaines.

Vers le milieu du XIXe siècle, à la suite de l'apparition du chemin de fer, qui avait renforcé le rôle de carrefours et de relais vers Paris de la plupart des villes du Bassin Parisien, celles-ci ont connu une forte croissance, qui s'est faite sous forme de faubourgs autour d'un centre ancien et bien structuré en donnant naissance à un tissu urbain relativement lâche.

Aujourd'hui, se manifeste partout la saturation des centres, y compris de ceux reconstruits à la suite des destructions des deux dernières guerres, comme Reims, Le Havre, Rouen, Amiens, Caen, Orléans et Tours. Ce phénomène se manifeste de façon plus ou moins aiguë, différente selon les caractéristiques propres de chaque ville, mais il y a partout saturation dans la circulation comme dans l'occupation du domaine immobilier.

L'adaptation des structures urbaines à une croissance démographique rapide et à des fonctions nouvelles pose le double problème de l'adaptation du centre et du développement de la cité dans l'espace.

La croissance des villes pourra prendre des formes diverses et souvent simultanées :

• Densification du tissu urbain par rénovation ou restructuration.

CHARTRES

Zone d'habitation

Zone industrielle

Obstacle à l'urbanisation

La possibilité de densifier sur place existe dans toutes les villes, mais ne répond en général que partiellement aux besoins. On en trouve un exemple caractéristique au Mans où il existe des faubourgs très étendus constitués de constructions basses et sans grande qualité architecturale, qui pourraient être progressivement reconstruits et densifiés tout en libérant une partie du sol réutilisable pour les espaces verts, les voies de circulation, etc. Ce qui fait du Mans un cas très particulier c'est que cette méthode est envisageable même dans le centre et lui donne des possibilités d'adaptation importantes.

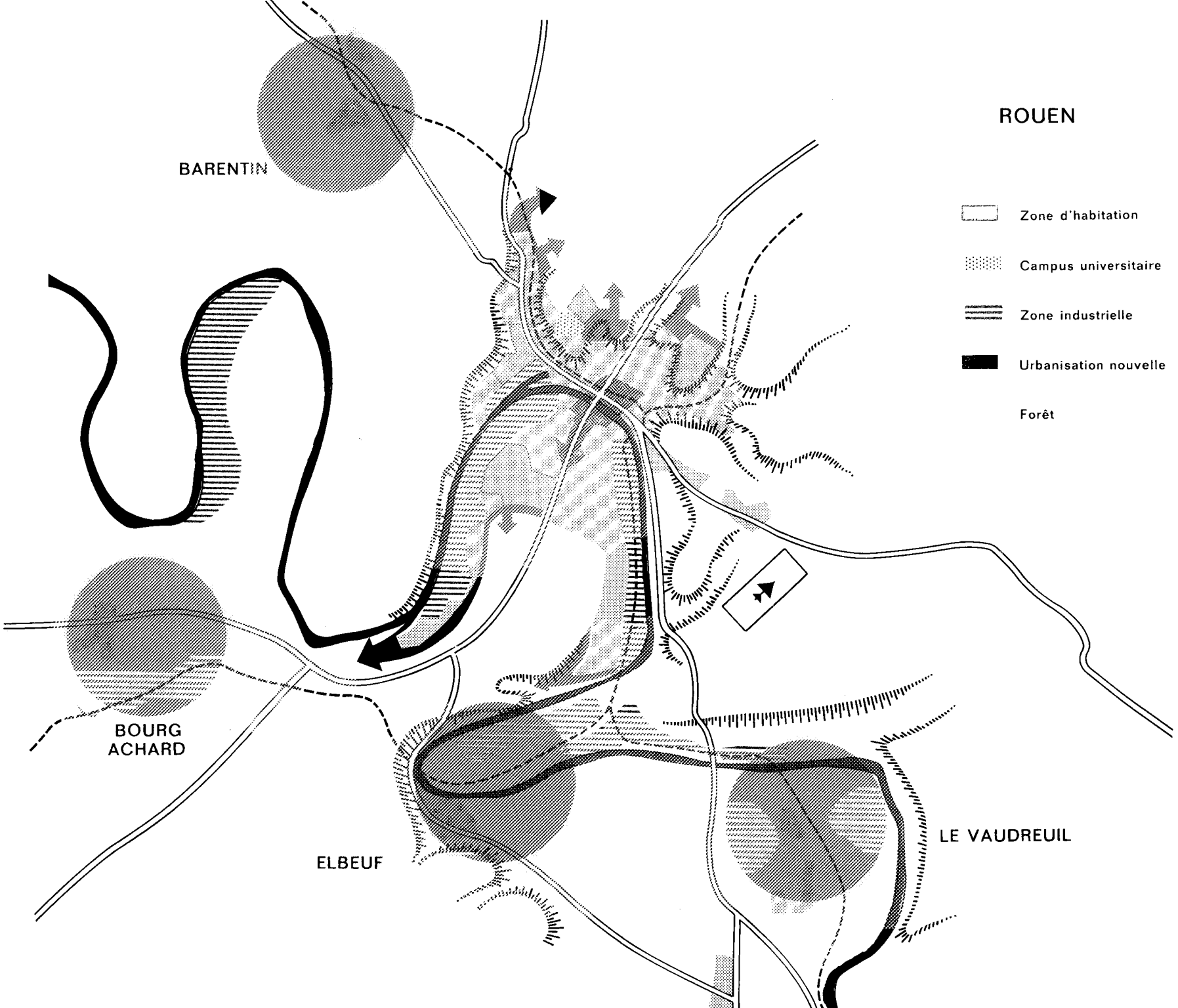
• Extension des villes par additions périphériques.

C'est un mode de croissance que l'on rencontre dans la plupart des cas. Il arrive que le site s'y prête particulièrement, comme à Amiens. A Tours, l'extension se fait par la conquête de terrains situés en bordure de la ville, jusque là non utilisables pour la construction parce qu'inondables.

Ce mode de croissance est souvent générateur de problèmes, comme à Chartres où le site implique un accroissement très dissymétrique rendant difficiles les liaisons avec le centre des quartiers les plus éloignés.

• Création d'urbanisation satellite.

C'est le cas des villes qui ont des contraintes de site et une croissance importante. Cette solution a été adoptée à Orléans où l'opération de la Source crée un deuxième centre et à Rouen où un centre urbain nouveau va être installé au Vaudreuil à 15 km de la ville.


ROUEN
Zone d'habitation
Campus universitaire
Zone industrielle
Urbanisation nouvelle
Forêt
BARENTIN
BOURG
ACHARD
ELBEUF
LE VAUDREUIL

Dans tous les cas la question doit être posée de la dimension optimale vers laquelle devrait tendre chaque ville, en fonction des données géographiques et économiques locales, pour qu'elle reste à l'échelle de l'homme qui doit y vivre. La concentration de la croissance, la densification du tissu urbain qu'elle implique en général, ne doivent pas être considérées comme la solution unique et l'on peut imaginer de favoriser une urbanisation plus dispersée permettant au citadin de trouver la nature à sa porte. La forme peut en être polynucléaire, en créant des lieux de services collectifs et de rencontre pour des unités de quelques dizaines de milliers d'habitants, ou en s'appuyant sur un ensemble de petites villes existantes autour d'une ville plus importante, avec de bonnes liaisons entre elles.

Dans ce cas, le milieu rural serait moins isolé et bénéficierait plus directement des services et des équipements offerts par les villes.

Quant aux centres actuels, qui resteront les centres principaux, ils devront dans tous les cas se transformer profondément, et le plus souvent s'étendre.

En premier lieu se pose le problème de leur accessibilité, qui est essentiel pour conserver l'unité de la ville. Il est nécessaire que l'on puisse, depuis les différents points de la zone d'influence de la ville, s'y rendre facilement pour y trouver les services qu'elle offre et participer à la vie collective.

On assiste d'autre part, dans l'ensemble de la France, et c'est le cas à Orléans et à Tours par exemple, à un éclatement spontané du centre, qui se traduit par l'implantation, à la périphérie de la ville, d'établissements importants (bureaux ou commerces)

TOURS

CENTRE COMMERCIAL — existant ou en cours
en projet

CENTRE TERTIAIRE — existant ou en cours
en projet

ZONE D'HABITATION — existante ou en cours
en projet

ZONE INDUSTRIELLE

considérés jusque-là comme activités exclusivement caractéristiques du centre. Ce phénomène, dont il est difficile de mesurer encore les conséquences, mérite une organisation raisonnée et les villes devraient préparer, à des emplacements stratégiques, des zones d'accueil bien reliées au centre. Il faudra enfin porter une attention particulière à la localisation des points terminaux des grands axes de transports et à l'organisation de leur desserte.

C'est de la qualité et de la réussite de la politique d'aménagement de ces grandes villes que dépendra leur pouvoir attractif à l'égard des activités nouvelles et auprès de la population de vastes zones du Bassin Parisien, qui n'aura plus à chercher à Paris la satisfaction d'une partie importante de ses besoins.

Il ne suffit pas d'additionner des investissements d'infrastructure, d'entreprendre des programmes ambitieux de logements : c'est grâce à une recherche et à une expérimentation à la fois plus globales et plus novatrices que les villes du Bassin Parisien pourront trouver un équilibre nouveau.

2. Les villes petites et moyennes

Les déséquilibres inévitables en matière de peuplement, d'activités et de services entre la ville et la campagne ne devraient pas poser de problèmes graves dans les secteurs géographiques les plus urbanisés et notamment les zones d'appui les plus importantes : les villes petites et moyennes situées dans la Basse Vallée de la Seine et dans la Vallée de la Loire moyenne participeront nécessairement à la fonction d'animation exercée par ces grandes zones urbaines.

Mais dans le reste de la couronne du Bassin Parisien ce sont des villes isolées, le plus souvent de taille moyenne (celles dont la population se situerait entre 20 000 et 100 000 habitants en 1985) qui devront jouer ce rôle d'animation et de desserte économique pour les espaces ruraux privés d'une armature urbaine.

Il sera nécessaire d'installer dans ces villes les équipements et les activités susceptibles de compenser le dépérissement des commerces et de l'artisanat des communes rurales et d'y maintenir ou d'y créer des entreprises et des industries dont le personnel pourra dans certains cas atteindre le millier d'emplois. Dans les régions de l'Ouest et du Centre qui vont constituer encore pendant de nombreuses années un réservoir important de migrants d'origine agricole, ces industries permettraient de répondre localement à une partie importante de la demande.

Par contre le bourg dont la population ne dépassera guère quelques milliers d'habitants et qui sera en général le chef-lieu de la future collectivité de base élargie, placé au contact direct des réalités rurales, continuera à assurer pour sa zone d'influence directe sa fonction de centre de services quotidiens et devra disposer à cet effet d'un équipement collectif minimal; mais seuls de petits ateliers industriels directement rattachés à l'économie agricole (transformation des produits, machinisme agricole, etc.) pourront s'y maintenir.

Les efforts propres à favoriser le développement des villes petites et moyennes devront être définis en tenant compte de leurs possibilités humaines, économiques, financières et de leurs relations avec

l'environnement rural, car certaines sont déjà des noyaux dynamiques à fort rayonnement alors que d'autres sont quasi-étrangères à l'espace qui les entoure.

L'importance démographique, l'étendue et la densité de population de la zone d'attractivité, l'éloignement par rapport à un grand centre urbain peuvent être très variables d'une ville à l'autre : pour Bayeux qui est proche de Caen, comme pour Alençon et Laon qui ne sont qu'à 50 km du Mans et de Reims respectivement, la proximité d'une ville plus importante ne fait pas obstacle à leur rayonnement.

Chartres exerce son influence sur une zone relativement étendue où l'agriculture mécanisée prospère dans un milieu sans autres activités ; Sens et Auxerre sont des centres d'attraction d'une zone également peu peuplée, axée sur l'Yonne.

Les villes situées dans la zone d'appui des vallées de l'Oise et de l'Aisne posent actuellement des problèmes particuliers : bien que de taille moyenne, elles doivent faire l'objet d'efforts particulièrement importants d'organisation et de développement.

Pour toutes ces agglomérations les responsables locaux et régionaux auront à définir les conditions de développement et les équipements indispensables ou souhaitables. La procédure des programmes de modernisation et d'équipement pourrait être à cet égard encouragée pour certaines villes de moins de 50 000 habitants. De même il sera nécessaire de poser la question d'un maintien des taux de croissance dans des limites raisonnables afin d'éviter que le développement ne s'accompagne de déséquilibre, notamment pour les villes proches de la Région Parisienne comme Chartres, Dreux, Beauvais, Montargis par exemple.

Une attention particulière devra être apportée aux possibilités financières des collectivités car, souvent, les charges supportées par les villes en raison de leur rayonnement local l'emportent sur les avantages qu'elles peuvent en retirer au niveau de leur budget.

II - VILLES DE LA COURONNE ET VILLES NOUVELLES DE LA REGION PARISIENNE

Le problème a fréquemment été évoqué de la concurrence, voire de l'incompatibilité, entre la création des villes nouvelles de la Région Parisienne et la croissance des villes du Bassin Parisien, et il est bon d'éclairer ici ce débat.

Le Schéma Directeur de la Région Parisienne avait prévu, dans l'hypothèse d'une population régionale atteignant 14 millions d'habitants en l'an 2000, la création de huit centres urbains nouveaux, situés pour la plupart à une trentaine de kilomètres de Paris sur des axes préférentiels d'urbanisation, qui seraient "villes nouvelles dans les zones d'extension, et centres urbains renforcés, diversifiés et rénovés dans les banlieues actuelles". Depuis sa publication, un certain nombre de mesures concrètes ont été prises : trois missions d'études et d'aménagement existent d'ores et déjà pour Evry, Cergy-Pontoise et Trappes-Saclay, et des études ont été entreprises ailleurs, notamment pour le centre urbain de la Vallée de la Marne. Enfin, un programme important de réservations et d'acquisitions foncières a été engagé.

Comment risque de se poursuivre ce programme au cours des prochaines années, et en quels termes se pose réellement le problème des rapports entre la stratégie proposée par le Schéma Directeur et le développement des villes de la couronne ?

1. Fonction des villes nouvelles dans le Schéma Directeur de la Région Parisienne

Les villes nouvelles de la Région Parisienne sont un élément du schéma directeur régional : elles constituent une des réponses de ce schéma, en termes d'aménagement de l'espace, aux problèmes que pose la croissance parisienne.

Il s'agit de mettre de l'ordre et d'orienter cette croissance autour d'un petit nombre de points forts, au lieu de laisser jouer librement les volontés individuelles avec le risque d'un développement anarchique et peu satisfaisant pour la collectivité que cela pourrait comporter. Ces pôles constitueraient, dans une région urbaine où l'on ne trouve des services qu'au niveau de l'ensemble des 8 millions d'habitants, ou pour quelques dizaines de milliers de personnes au niveau de quartiers ou de communes, des centres urbains de niveau intermédiaire, capables de desservir 300 000 à 1 million d'habitants et dans lesquels seraient regroupés une partie des logements construits dans la région, des équipements éducatifs et culturels, sportifs, commerciaux et administratifs, ainsi qu'un certain nombre d'emplois jusqu'ici concentrés dans l'agglomération parisienne. Les villes nouvelles devraient contribuer également à donner une solution au problème de l'organisation des transports à l'échelle d'une agglomération immense.

Ainsi, les centres urbains de Trappes et d'Evry doivent devenir les pôles principaux de certains secteurs de l'agglomération parisienne en croissance particulièrement rapide et bien reliés à Paris , en particulier par des autoroutes. Il faut rappeler qu'Evry est la nouvelle préfecture du département de l'Essonne dont la population est passée, dans les six dernières années, de 480 000 à 675 000 habitants. La ville nouvelle de Cergy-Pontoise, également siège d'une nouvelle préfecture, doit constituer un nouveau pôle pour la banlieue Nord-Ouest ainsi que la partie la plus aval de l'axe de l'Oise. Enfin, la ville nouvelle de la Vallée de la Marne, située dans une banlieue jusqu'ici mal structurée, contribuera à rééquilibrer vers l'est l'agglomération parisienne ; elle sera accessible, dans le courant du VI^{e} Plan, par plusieurs voies autoroutières.

Une partie seulement des logements construits se localisera dans ces centres urbains nouveaux : pour 100 000 à 110 000 logements mis en chantier annuellement dans la Région Parisienne, 45 000 environ se situent dans des zones d'action concertée, dont une fraction seulement dans le périmètre des villes nouvelles.

Les contraintes techniques, les résistances sociologiques font que l'on ne peut envisager actuellement, dans les zones d'habitation d'une même ville nouvelle, un rythme de construction global annuel dépassant 5 000 à 7 000 logements - chiffre qui n'apparaît pas démesuré si l'on sait que l'étendue du territoire de chaque ville est de l'ordre de grandeur de celui de la ville de Paris. Cela implique que l'on conduise simultanément plusieurs opérations de villes nouvelles, d'autant plus que la grande dimension de l'agglomération parisienne a pour

conséquence l'existence dans ses différents secteurs de problèmes propres d'évolution et de développement. Mais il faut aussi être en mesure d'accompagner les premières habitations des équipements et surtout des infrastructures de liaison nécessaires à leurs habitants, ce qui ne peut être fait simultanément partout et oblige à concentrer les efforts d'investissement sur un petit nombre d'opérations.

Les villes nouvelles en cours de réalisation devront se poursuivre pour permettre d'accueillir des logements nouveaux, ainsi que pour accélérer la rotation des capitaux d'ores et déjà engagés. Quant aux projets à venir, il conviendra d'abord d'en mesurer avec précision la nécessité, compte tenu dans chaque cas des possibilités d'extension des centres urbains existants et des conditions générales de rentabilité.

Du reste, si la croissance globale de la Région Parisienne doit continuer à se ralentir, il ne paraîtra peut-être plus nécessaire d'engager ultérieurement une série d'opérations simultanées difficiles et lourdes à la fois pour l'Etat et les collectivités. De plus on y gagnerait de pouvoir tirer les leçons des premières expériences et de voir si l'on parvient effectivement à créer, à une distance relativement faible de l'agglomération parisienne, de véritables villes disposant d'une certaine autonomie par rapport à Paris.

2. Relations entre les développements urbains de la Région Parisienne et des régions voisines

Un exemple de problème de coordination dans un secteur géographique particulier est celui de l'axe de la Basse-Seine, à l'aval de Paris, où le Schéma Directeur de la Région Parisienne envisage à terme une ville nouvelle au Sud de Mantes, et où le schéma d'aménagement de la Basse-Seine prévoit un développement important de Rouen dans le proche avenir - avec notamment la création d'une urbanisation satellite au Vaudreuil à une quinzaine de kilomètres en amont de la ville ancienne - et s'efforce de limiter la croissance urbaine dans le secteur amont de la région, limitrophe de la Région Parisienne (voir croquis pages 70 et 71).

Ces deux centres futurs répondent à des besoins bien différents. Celui de Mantes-Sud pourrait devenir nécessaire si la poussée de l'urbanisation s'accentuait dans la partie Ouest de la Région Parisienne au point que le développement de la ville de Mantes et des autres localités de la vallée ne permette pas de faire face aux besoins en équipements et en logements nouveaux dans ce secteur ; un centre offrant des services d'un certain niveau serait alors à créer de toutes pièces.

L'urbanisation prévue au Vaudreuil répond à la nécessité à la fois d'organiser à court terme la croissance rouennaise, d'assurer certains services de haut niveau à la population qui réside entre Vernon et Louviers, et d'offrir une zone d'accueil supplémentaire à des activités recherchant une localisation relativement proche de Paris.

Si l'on entreprenait délibérement une opération très volontaire à Mantes-Sud dans les toutes prochaines années, cette opération viendrait concurrencer le développement de Rouen et attirerait vers la Région Parisienne un surcroît de population et d'emplois, ce qui serait contraire à l'objectif retenu.

Il y a ainsi à maintenir une coordination entre le développement de Rouen et ses conséquences sur la construction du Vaudreuil, qui peut entrer dans la réalité au cours des prochaines années, et le projet d'une éventuelle réalisation à plus lointaine échéance de Mantes-Sud, qui dépendra du rythme de croissance global de la Région Parisienne et du développement de son secteur Ouest.

Un problème un peu analogue se pose au nord de Paris, dans la vallée de l'Oise, où le centre urbain nouveau de Cergy-Pontoise et des villes plus éloignées situées dans le département de l'Oise, de Creil à Pont-Sainte-Maxence en direction de Compiègne, se développent concurremment. Dans ce secteur la croissance déjà ancienne va se trouver renforcée du fait des facilités offertes par les voies ferrées électrifiées existantes, l'autoroute du Nord et la future autoroute Paris-Pontoise et surtout de la présence de l'important pôle d'emplois que constituera l'aéroport de Roissy-en-France. Il est nécessaire de coordonner le développement urbain dans toute cette zone, sans s'arrêter aux frontières administratives, et c'est pourquoi une étude associant la Région Parisienne et la Région de Picardie y a été entreprise.

Plus généralement, il y a concurrence entre les villes de la couronne du Bassin Parisien et l'ensemble de l'agglomération parisienne pour des implantations déterminées avant tout par la proximité de Paris.

Dans cette concurrence, on trouve d'un côté Paris, avec ses avantages particuliers et ses contraintes financières propres, les communes de banlieue plus ou moins proches, plus ou moins résidentielles, plus ou moins organisées, les villes nouvelles de la Région Parisienne, et, de l'autre, les villes de la couronne du Bassin Parisien, avec leur capital historique et leur vie plus autonome que celle de la banlieue parisienne, leurs liaisons de plus en plus faciles avec la capitale, la gamme de choix qu'elles offrent et offriront quant aux modes de vie et d'habitation. Le jeu de la concurrence serait faussé si l'on en venait à faire des villes nouvelles de la région parisienne des pôles d'activités importants, plutôt que les centres de restructuration de la banlieue qu'elles devaient être avant tout.

Mais la coordination des développements urbains de la Région Parisienne et de la couronne ne doit pas être évoquée seulement sur le plan de la concurrence ; il y a lieu également de rechercher, là où elles sont possibles, les complémentarités en termes de fonctions.

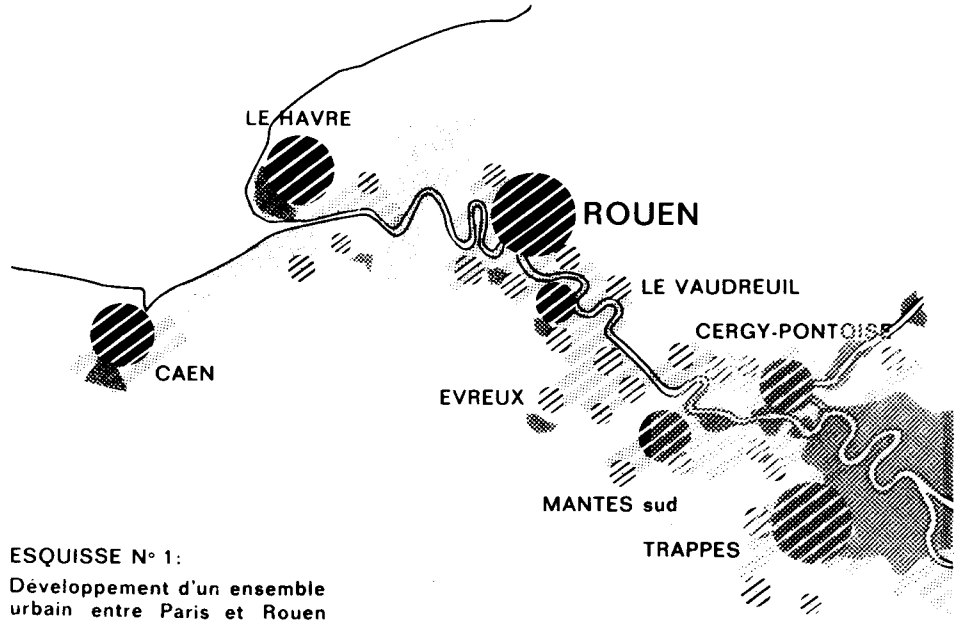
Centre urbain existant ou prévu

Zone agglomérée existante

Zone d'urbanisation future

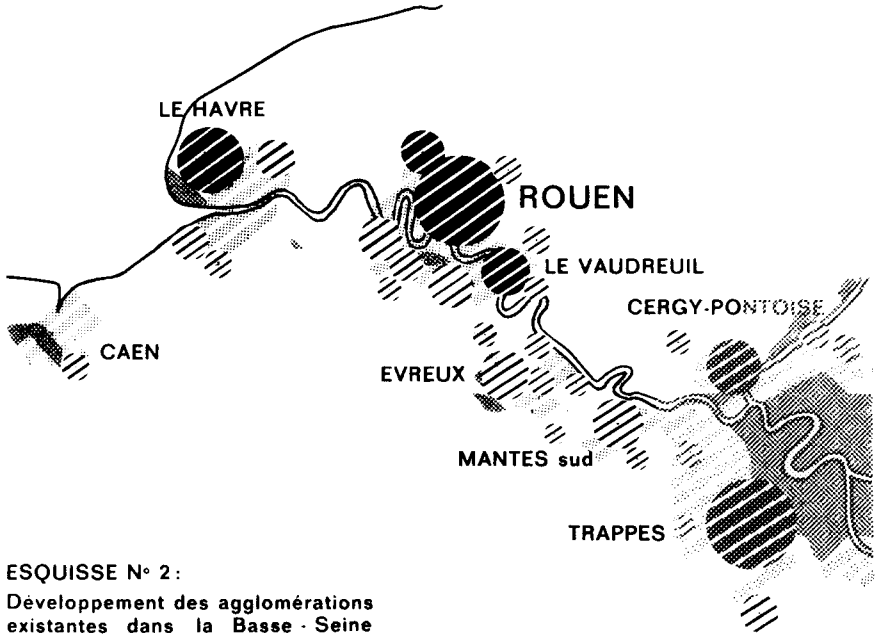
Zone d'urbanisation diffuse

Coupure verte - Protection spéciale

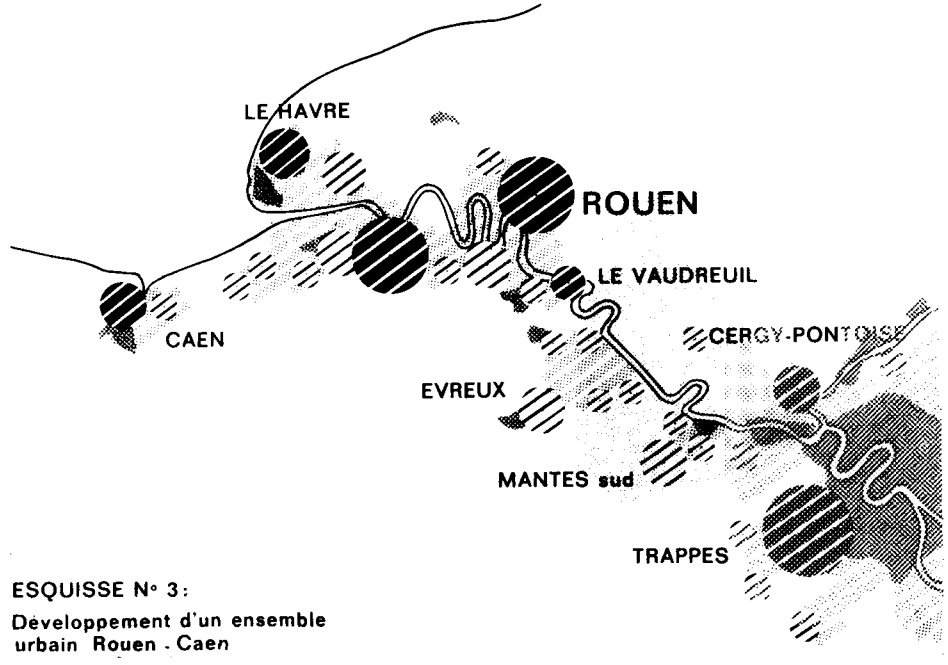


ESQUISSE N° 1:
Développement d'un ensemble urbain entre Paris et Rouen

RELATIONS ENTRE LE SCHEMA D'AMENAGEMEN



ESQUISSE N° 2 :
Développement des agglomérations existantes dans la Basse - Seine



ESQUISSE N° 3 :
Développement d'un ensemble urbain Rouen - Caen

LA BASSE SEINE ET LE DEVELOPPEMENT DES VILLES DE L'OUEST DE LA REGION PARISIENNE

(extrait du projet de schéma d'aménagement de la Basse-Seine - mars 1968)

CHAPITRE IV - LES RESEAUX DE TRANSPORT

Les problèmes de transport que l'on rencontre dans le Bassin Parisien sont à bien des égards identiques à ceux qui se posent au niveau du territoire national tout entier et c'est dans le cadre du schéma général de la France que beaucoup de réponses peuvent être fournies. Mais les actions dans le domaine des transports jouent un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs généraux d'aménagement, et il est indispensable d'examiner comment tirer parti des équipements existants et orienter les actions futures en fonction de la politique d'aménagement du Bassin Parisien.

La structure rayonnante du réseau des grands axes de transport nationaux est une donnée importante pour le développement des régions du Bassin Parisien. Les trois autoroutes de liaison récemment construites, Paris-Lyon, Paris-Lille, Paris-Rouen, dessinent une étoile à trois branches à peu près parfaite ; il n'y a pas dans la couronne d'axes routiers transversaux bien aménagés, une seule voie ferrée de rocade a une certaine importance ; les deux plus grands aéroports français, Orly et Le Bourget, demain Paris-Nord, sont au centre du système.

Les grands projets actuellement connus s'inscrivent parfaitement dans le système axial : les tracés autoroutiers sur lesquels on procède à des acquisitions foncières pour des travaux futurs s'appellent Paris-Chartres, Paris-Orléans-Tours et Rouen-Caen qui prolonge la radiale Paris-Rouen.

Une part importante des grands investissements de transport va continuer à se localiser au cours des prochaines années dans les régions de la couronne du Bassin Parisien, en raison de la présence de Paris et pour répondre d'abord à des besoins nationaux.

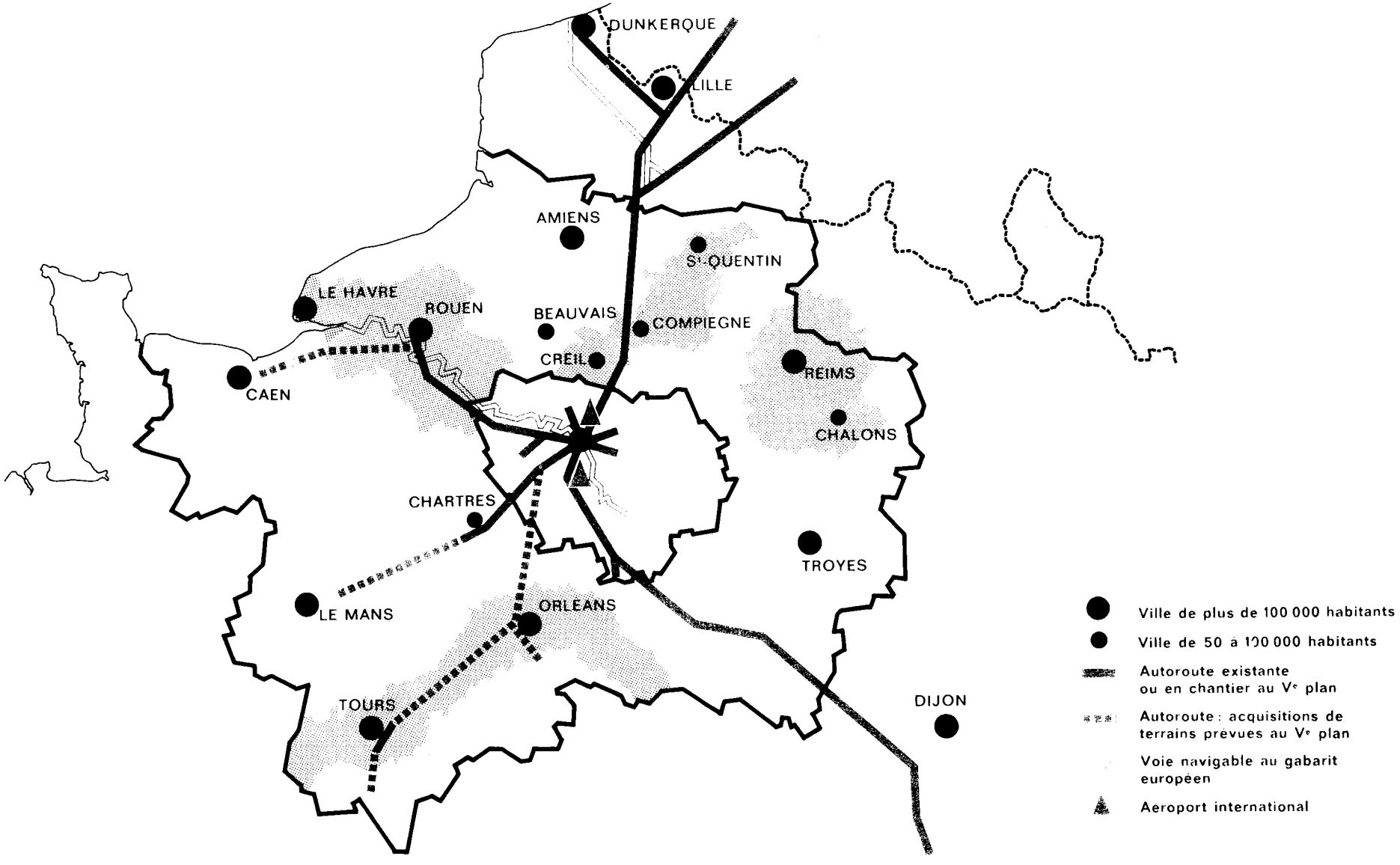
Les effets de ces décisions, du fait de l'ampleur même des actions entreprises, sont déterminants pour le développement des régions intéressées : selon que telle autoroute ou section d'autoroute sera construite en premier lieu et suivant tel tracé, que l'on implantera un nouvel aéroport international au sud, à l'ouest ou au nord de Paris, la croissance prendra des allures bien différentes dans les régions traversées et celles qui ne le seront pas.

Un autre projet est d'une importance capitale pour l'avenir économique de tout le nord et l'est du Bassin, celui de la liaison Seine-Est qui reliera la Seine au réseau fluvial européen.

Enfin, l'évolution technologique des transports va donner une dimension géographique nouvelle aux problèmes d'aménagement de l'espace entourant Paris. L'apparition de moyens de transport en commun rapides dans les prochaines décennies permettra de donner une réponse satisfaisante à des problèmes pour lesquels il n'existait pas de solution jusqu'ici : celui des déplacements à une distance de 50 à 200 km qui correspond à l'échelle du Bassin Parisien. Or, d'ici 1985, certains éléments du réseau correspondant risquent d'avoir été mis en place selon un processus qui peut soit favoriser la concentration parisienne, soit jouer dans le sens d'un desserrement plus large des activités liées à la capitale vers les régions de la couronne.

I - L'EVOLUTION TECHNOLOGIQUE DES TRANSPORTS ET SES CONSEQUENCES

Quelles pourront être les conséquences pour l'aménagement du Bassin Parisien de l'évolution des moyens de transport en commun rapides ?



GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

(SITUATION EN 1968)

Déjà la S.N.C.F. s'apprête à mettre en service sur des liaisons comme Paris-Caen-Cherbourg, des convois légers à turbine à gaz qui dépassent 160 km/heure avec des intervalles rapprochés qui seraient inférieurs à une heure, en utilisant l'infrastructure existante. Un pas plus décisif pourra être franchi d'ici cinq à dix ans avec des techniques utilisant les moteurs à induction linéaire sur des voies ferrées nouvelles et avec l'aérotrain qui sera capable d'emporter, avec des fréquences encore plus élevées, plusieurs milliers de voyageurs par heure à une vitesse commerciale supérieure à 250 km/heure, sans toutefois être un transport de masse comme le métro.

On peut penser aussi que d'ici quinze à vingt ans, on disposera d'avions à décollage court ou vertical qui permettront d'assurer avec souplesse des liaisons rapides et fréquentes à partir de toutes les villes moyennes.

L'ordre de grandeur des prix de revient commence à être connu. Pour les moyens de transport aériens, les coûts totaux d'exploitation et d'infrastructure, qui dépassent largement 1 franc par kilomètre-passager actuellement pour l'hélicoptère classique, devraient encore rester élevés d'ici vingt ans, c'est-à-dire 80, 40, 30 centimes par kilomètre-passager, en fonction de la longueur des étapes, soit 50, 150 ou 350 kilomètres. Pour l'aérotrain, ou pour les trains rapides circulant sur des infrastructures nouvelles en rase campagne et pouvant utiliser certaines pénétrations urbaines existantes, le prix de transport serait compris entre 10 et 20 centimes par kilomètre-passager, ceci à une échéance beaucoup plus proche, c'est-à-dire dans quelques années.

Ainsi les tarifs des nouveaux moyens de transport au sol se rapprocheraient des tarifs actuels du chemin de fer classique, en se situant probablement à un niveau intermédiaire entre ceux de la première et de la deuxième classe.

Sans doute le prix du transport, autant que l'obstacle psychologique de la distance en kilomètres qui restera encore longtemps important, limiteront-ils les risques de migrations alternantes entre Paris et les villes de la couronne et empêcheront-ils la transformation de ces dernières en nouvelles banlieues-dortoirs où l'on habiterait pour venir travailler à Paris : on imagine difficilement en effet qu'un très grand nombre de personnes puissent dépenser quotidiennement 20 à 30 francs pour se rendre à leur lieu d'emploi, même s'il faut moins d'une heure de porte à porte.

Mais l'effet de dissuasion de la distance et du prix ne jouera pas du tout de la même façon pour les déplacements d'affaires : ce qui compte pour un chef d'entreprise ou un cadre, c'est de pouvoir se rendre rapidement d'un établissement à l'autre. A cet égard, Versailles et Orléans par exemple se trouvent dans des situations voisines par rapport à Paris et, s'il apparaît plus économique tous comptes faits d'implanter à Orléans une usine ou des bureaux, c'est à Orléans que ceux-ci s'implanteront.

Toutefois, le train rapide, l'aérotrain ou l'avion à décollage vertical ne constitueront pas par eux-mêmes des incitations suffisantes à la décentralisation, pas plus que dans le passé le train ou le téléphone : la réduction des distances-temps permettra surtout d'ouvrir plus largement la gamme

des choix qui s'offrent aux entreprises pour implanter leurs établissements. Les conditions d'accueil, l'accessibilité des gares, la co-existence de plusieurs moyens de transport détermineront les localisations davantage que la proximité géographique immédiate des établissements avec lesquels les relations sont les plus fréquentes. La compétition entre différentes localisations sera d'autant plus ouverte que la part du prix de transport des marchandises sera de moins en moins grande dans les coûts de production.

Tout donne à penser, que ces nouveaux moyens de transport, au contraire du réseau maillé de routes modernes et d'autoroutes qui s'accompagne en général de la diffusion de l'habitat et des activités, auront pour effet de polariser la croissance sur un nombre limité de points, là où la concentration des activités donne lieu à un nombre de déplacements suffisants pour justifier des investissements coûteux : villes importantes, centres créateurs d'emplois comme les grands aéroports internationaux par exemple.

A l'intérieur des villes elles-mêmes, une concentration importante des établissements tertiaires autour de nouveaux terminaux paraît inévitable, pour les mêmes raisons que l'on prévoit à Paris des pôles tertiaires autour des grandes gares.

Ce principe de concentration ne jouera cependans pas au même degré pour toutes les activités et surtout il ne signifie pas qu'il y aura de la même façon concentration de l'habitat : le développement de l'automobile permettra au contraire une plus grande liberté de choix des résidences.

II - UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS AU SERVICE DE L'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

Des actions coordonnées dans le domaine des transports constituent un des facteurs essentiels de la mise en œuvre de la politique d'aménagement du Bassin Parisien.

Trois préoccupations doivent guider la recherche des mesures à prendre :

- améliorer la qualité des relations avec Paris, pour rendre plus compétitives les régions de la couronne pour des implantations déterminées par la proximité de la capitale, notamment dans les zones qui ont un rôle préférentiel à jouer dans l'aménagement du Bassin Parisien,

- favoriser la mobilité à l'intérieur des régions de la couronne pour renforcer grâce à des liaisons satisfaisantes les solidarités internes dans chacune des régions.

- rechercher les mesures propres à faciliter certaines relations des régions de la couronne entre elles et surtout avec les métropoles et les régions extérieures voisines.

L'extrême complexité des problèmes, l'insuffisance des connaissances actuelles dans certains domaines - c'est ainsi que les études menées par le Commissariat Général du Plan sur les transports à l'horizon 1985 ne sont pas achevées, de sorte qu'on ne dispose pas encore de données chiffrées très précises sur l'évolution de la demande - font que des

efforts d'études importants sont encore nécessaires avant qu'il soit possible d'arrêter les différents éléments d'une politique globale des transports et d'établir des programmes.

Mais il convient dès à présent de définir certaines lignes d'action proposées en vue de la préparation du VI^{e} Plan.

Les mesures correspondantes devront être précisées et rendues cohérentes - et ce sera souvent plus aisé au niveau régional qu'au niveau national où les problèmes sont particulièrement complexes - dans le cadre d'une réflexion globale portant sur l'ensemble des moyens de transport.

III - LES GRANDES LIAISONS ROUTIERES

Le Ministère de l'Equipement et du Logement a entrepris d'établir dans une perspective à vingt ans un schéma directeur des grandes liaisons routières : liaisons internationales, liaisons entre Paris et les métropoles et entre les métropoles, et liaisons des métropoles avec les principaux pôles de leur aire de rayonnement.

Un tel schéma n'est pas une carte des autoroutes à telle ou telle date et certaines voies y figurant n'appelleront pas d'aménagement de capacité pendant plusieurs plans : ce sera plutôt un schéma de référence permettant de définir les priorités et les choix à opérer lors des plans d'équipement successifs.

En raisonnant dans le même esprit, mais en se plaçant au point de vue de l'aménagement de la couronne du Bassin Parisien, quelles sont les liaisons qui mériteraient de figurer dans un schéma à long terme et à quelles conditions devraient-elles satisfaire ?

Les liaisons routières importantes pour l'aménagement du Bassin Parisien.

Dans le passé, les deux autoroutes qui constituent l'axe Lille-Paris-Marseille ont laissé à l'écart certaines villes importantes du Bassin Parisien, comme Amiens et Troyes, ou des zones fortement peuplées comme la haute vallée de l'Oise, depuis Noyon en direction de Saint-Quentin.

Il est souhaitable que les grandes liaisons futures d'intérêt national contribuent au développement des principaux pôles de la couronne, dont la desserte constituera par ailleurs un facteur de rentabilité des investissements par l'apport d'un trafic supplémentaire qui est loin d'être négligeable par rapport au trafic général à longue distance : ainsi, dans le cas de l'autoroute Bordeaux-Paris passant par Tours, Blois et Orléans, plus de la moitié du trafic dans la vallée de la Loire sera constituée par le trafic local.

Les liaisons interurbaines et interrégionales qui présentent une importance particulière dans la couronne du Bassin Parisien ont été figurées sur le croquis page 79 qui comporte d'une part les liaisons radiales avec Paris et d'autre part les liaisons avec les régions voisines et les principales transversales reliant les centres régionaux.

En ce qui concerne les relations radiales, les villes de l'axe de la Basse-Seine ainsi que Caen, celles de

l'axe de la Loire, et Reims et Le Mans doivent se trouver bien situées sur des liaisons primaires d'importance nationale.

Pour Amiens et Troyes, défavorisées par suite de leur éloignement des autoroutes les plus importantes, il importe d'assurer une desserte routière très convenable en rapport avec leurs besoins potentiels, sans négliger l'intérêt pour Amiens - mais à échéance lointaine - d'une liaison directe entre Paris et le tunnel sous la Manche.

Les liaisons transversales sont relativement moins fréquentées sauf dans certaines sections proches des grandes villes au voisinage de Rouen et Reims notamment ; sur certains axes comme l'itinéraire Rouen-Reims par exemple, la croissance du trafic a été très rapide au cours des dernières années, mais pour la plupart d'entre eux le triplement du trafic probable de 1965 à 1985 ne justifierait d'ici quinze ans qu'un calibrage à 3 ou 4 voies et un aménagement systématique des traversées de villes.

La double préoccupation d'améliorer les relations avec Paris pour rendre les villes de la couronne plus compétitives par rapport aux implantations parisiennes, et de renforcer la cohésion interne des régions tout en facilitant leurs relations avec les univers extérieurs, pose un difficile problème de définition des priorités, qui ne saurait être résolu globalement et a priori par un choix en faveur soit des "radiales", soit des "transversales".

Au cours du VI^{e} Plan, il sera certes nécessaire de poursuivre l'effort entrepris en faveur des grandes infrastructures autoroutières durant le V^{e} Plan. Mais il faudra en outre améliorer les relations entre les villes principales de la couronne, notamment sur les liaisons transversales les plus essentielles, ce qui sera l'occasion d'une concertation avec les diverses régions intéressées.

IV - LES TRANSPORTS EN COMMUN TERRESTRES

Avant d'évoquer les transports de demain, il est nécessaire d'examiner quel parti peut être tiré du réseau ferré existant pour améliorer les relations entre les villes du Bassin Parisien.

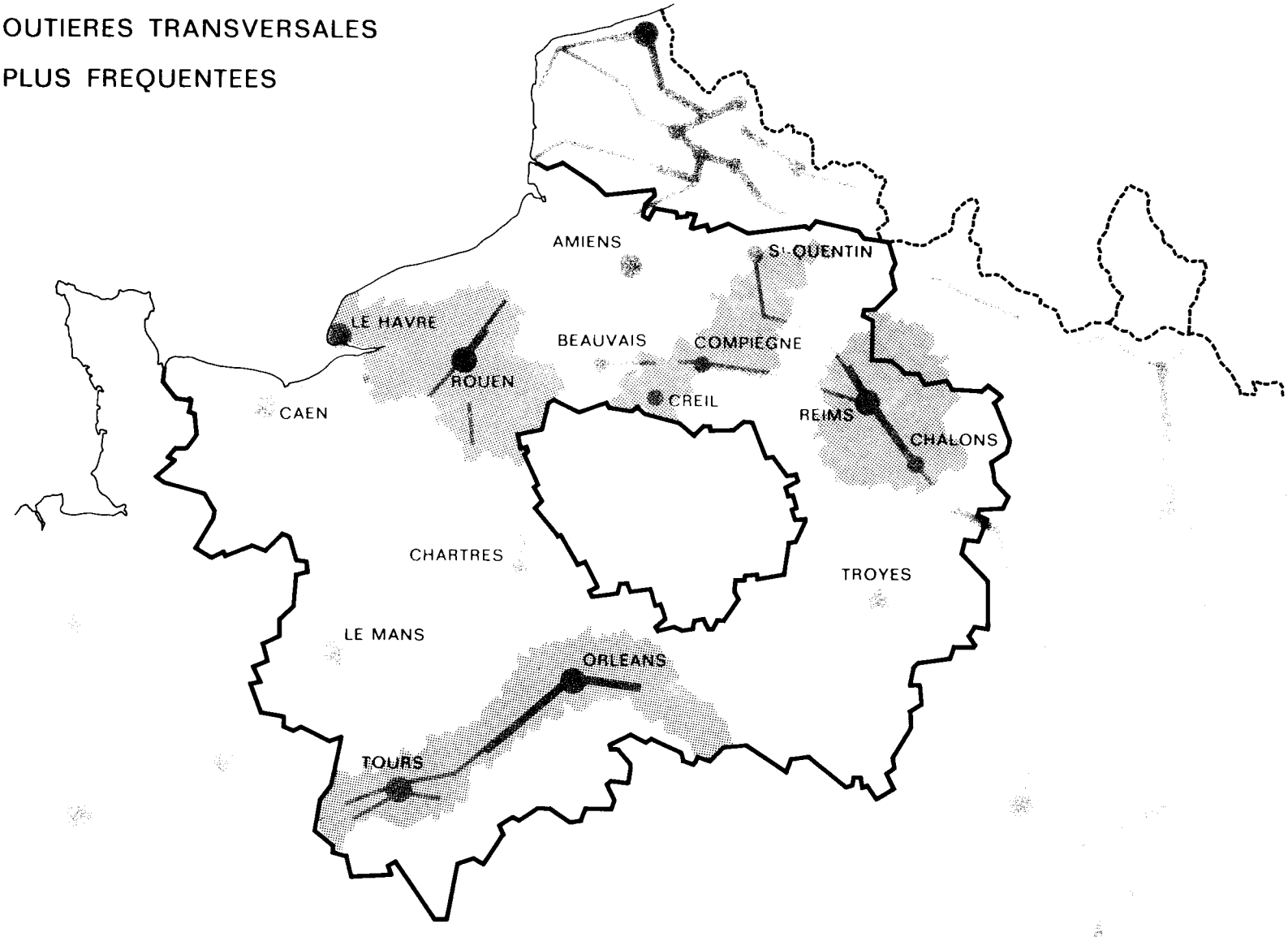
1. Pour des relations ferroviaires commodes

Le Bassin Parisien est traversé par les principales grandes voies ferrées françaises : on pourrait penser que la desserte de ses villes est satisfaisante et l'examen du tableau des temps de parcours par les trains les plus rapides à partir de Paris pourrait accréditer cette idée. Mais les horaires et les fréquences sur nombre de lignes ont été déterminés essentiellement en fonction des relations à grande distance et répondent mal aux conditions d'une desserte commode des villes du Bassin Parisien (1). Il faut entendre par

(1) Dans une étude faite au début de l'année 1968, on s'était efforcé, au moyen de différents indicateurs, de classer de façon qualitative les principales liaisons radiales à partir de Paris. Etaient apparues comme relativement bonnes les liaisons avec Amiens, Le Mans et Tours, toutes à assez grande distance, comme moyennes celles avec Rouen, St-Quentin, Troyes, Soissons, Reims, Caen, Le Havre, Châlons et Orléans, et comme médiocre la liaison Paris-Beauvais.

LIAISONS ROUTIERES TRANSVERSALES

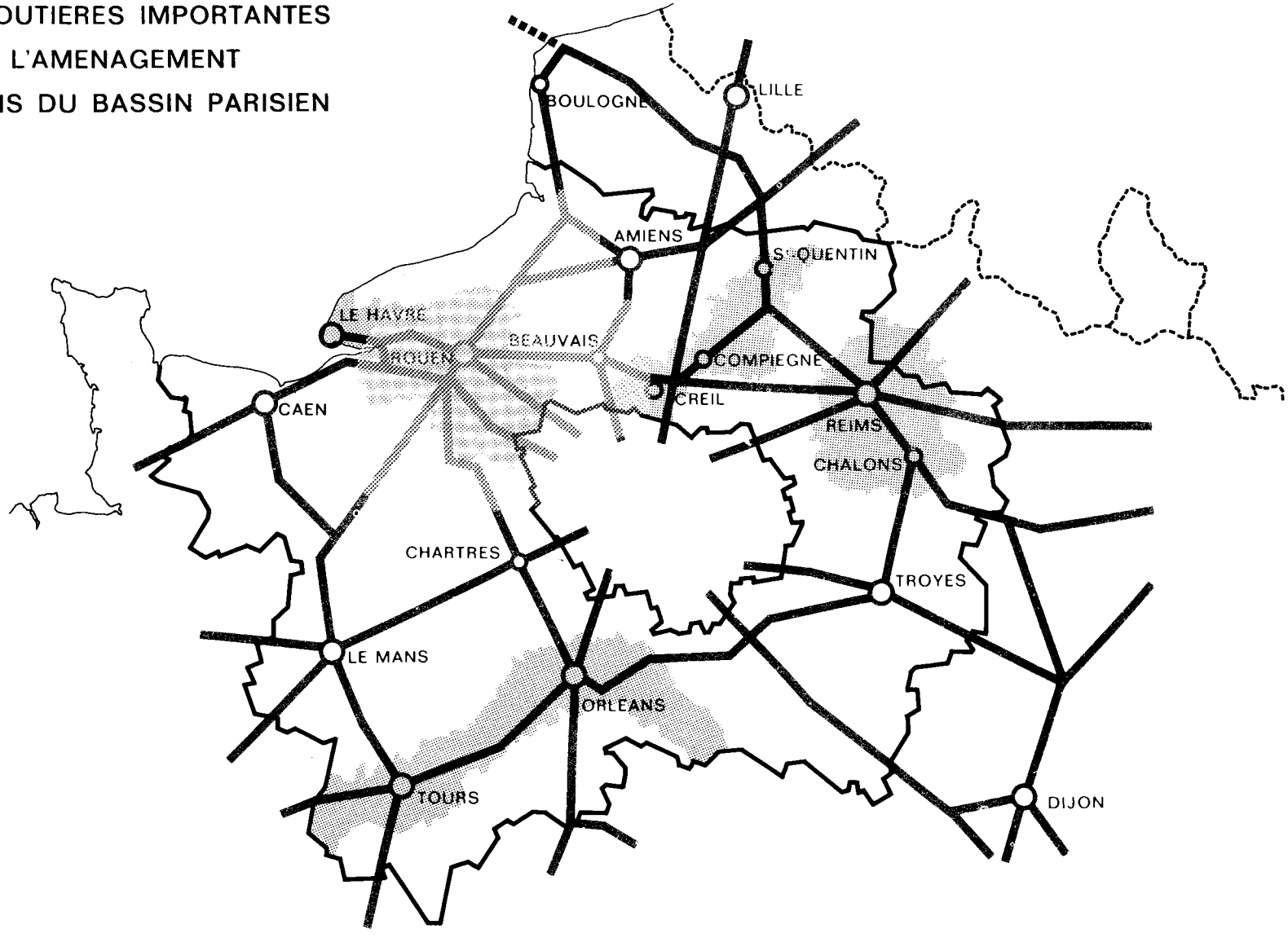
LES PLUS FREQUENTEES



Trafic 1965 compris entre 3.000 et 5.000 vehicules par jour.
La croissance de ce trafic jusqu'en 1985 (coefficient 3 environ) justifierait avant cette date une liaison routière à 3 ou 4 voies.

Trafic 1965 supérieur à 5.000 vehicules par jour.
La croissance de ce trafic jusqu'en 1985 (coefficient 3 environ) justifierait avant cette date une autoroute.

LIAISONS ROUTIERES IMPORTANTES POUR L'AMENAGEMENT DES REGIONS DU BASSIN PARISIEN



Villes de plus de 100 000 habitants

Villes de 50 à 100 000 habitants

commode une relation qui peut satisfaire les usagers non seulement par le confort et la rapidité, mais aussi par une fréquence élevée. Il ne sert à rien en effet de pouvoir se rendre en 1 heure pour un déplacement d'affaires depuis Paris dans la plupart des grandes villes de la couronne et réciproquement, si l'on ne peut choisir son heure de départ et surtout si l'on n'est pas assuré de trouver dans un délai raisonnable un train à toute heure pour le trajet de retour ; le déplacement en train devient alors un véritable voyage, qu'il faut préparer, et la distance demeure un obstacle important.

Une première expérience faite par la S.N.C.F. en 1968 sur la liaison Paris-Orléans a montré qu'il existe une importante demande potentielle qu'une amélioration des horaires peut aisément satisfaire : la mise en service de rames reliant la gare d'Orsay à Orléans en 70 minutes aux heures creuses, de façon à compléter les relations existantes pour obtenir des intervalles réguliers de l'ordre d'une heure, a provoqué dès les premiers mois une augmentation du trafic dépassant 30 % (1), ceci sans dépense d'équipement supplémentaire. Il serait très souhaitable d'étudier, pour les principales relations à partir de Paris, des programmes analogues de "desserte cadencée", qui seraient sans doute d'une rentabilité satisfaisante et rapprocheraient fortement de Paris la plupart des villes de la couronne du Bassin Parisien.

Les mesures d'adaptation des horaires ne devraient pas être limitées aux liaisons à partir de Paris, mais s'appliquer également à l'exploitation du réseau sur des liaisons intrarégionales, où les conditions de desserte - et ceci est lié bien sûr à la moindre demande de transport - sont beaucoup moins satisfaisantes que sur les lignes partant de Paris. Dans des cas extrêmes comme ceux des relations Troyes-Châlons-Reims ou Beauvais-Amiens, assurées par des lignes secondaires, il faut deux heures pour parcourir cent kilomètres, avec quelques trains par jour ou même un seul. Mais même sur les lignes les plus importantes, les horaires ne sont pas adaptés aux déplacements entre villes voisines : ainsi, sur la liaison Orléans-Tours (116 kilomètres parcourus en une heure par les meilleurs trains) on ne trouve plus aucun train pour aller d'Orléans à Tours entre 10 h 20 et 13 h, ni surtout entre 14 h 15 et 20 h 30 ; de Tours à Orléans, c'est entre 9 h et 15 h qu'on ne trouve aucune liaison rapide, ni entre 16 h et la fin de l'après-midi (horaires d'hiver 1968-1969).

Des expériences d'amélioration des horaires et des fréquences devraient être également tentées sur ces lignes en recherchant sans doute un relais financier provisoire si une rentabilité immédiate n'apparaît pas certaine.

2. Un réseau futur de transports terrestres à grande vitesse ?

Sans que l'on puisse se prononcer actuellement sur la technique qui sera retenue dans tel ou tel cas, il apparaît justifié d'envisager dans l'avenir, sur les axes les plus importants à partir de Paris, la construction de lignes de transport à grande vitesse.

(1) Un exemple analogue est celui de la liaison Londres-Birmingham (193 km) où la mise en place d'une desserte cadencée a fait croître de 30 % le trafic la première année.

Une étude du trafic à l'horizon 1985 sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre-Caen a montré qu'une telle ligne y trouverait sa place, concurremment avec le renforcement de la desserte ferroviaire. Il en sera vraisemblablement de même entre Paris et le nord de la France, et de Paris vers la Loire-Moyenne, en dehors des projets de liaison à plus grande distance que l'on peut étudier sur des trajets comme Paris-Lyon. La première section expérimentale d'aérotrain de 20 km de longueur construite au nord d'Orléans peut constituer l'amorce d'une ligne Paris-Orléans-Vallée de la Loire, dont le tracé reste à étudier notamment pour ce qui est de la pénétration dans Paris.

Avant de procéder à l'étude technique des tracés correspondants, il est nécessaire de définir les conditions générales auxquelles il faudrait s'efforcer de satisfaire. Il est tout d'abord indispensable d'offrir dans Paris de bonnes conditions d'accessibilité, c'est-à-dire une pénétration de la ligne aussi profonde que possible dans la ville, et un terminal situé à l'un des nœuds du réseau de transports en commun parisien. Il serait souhaitable de prévoir également au niveau d'une des rocades de banlieue, une gare "bis" assortie d'un très vaste parking.

D'autre part, le problème de la liaison des futures gares parisiennes de transports terrestres à grande vitesse avec les aéroports internationaux mérite une attention particulière : une connexion satisfaisante avec les lignes de desserte de ces aéroports donnerait un atout de premier ordre aux villes de la couronne.

Enfin, les lignes nouvelles devraient répondre aux besoins essentiels de liaisons internes dans les régions de la couronne en desservant leurs principales villes et permettre si possible des liaisons avec les métropoles voisines.

Sans doute les conditions de rentabilité conduiront-elles à envisager, sur une ligne d'aérotrain Paris-Vallée de la Loire, de construire en premier lieu la section Paris-Orléans, où la demande potentielle est plus forte, mais il faudrait étudier dans quelles conditions on pourrait simultanément relier Orléans à Blois et Tours, pour que ce soit la région entière qui bénéficie de la nouvelle desserte et que les liaisons internes s'y trouvent du même coup améliorées. De même une étude analogue serait à faire sur l'axe de la Seine, pour des liaisons Caen-Rouen ou Le Havre-Rouen et Rouen-Paris.

V - LA DESSERTE AERONAUTIQUE DES REGIONS DU BASSIN PARISIEN

Il n'existe pas dans le Bassin Parisien d'aéroports, autres que ceux d'Orly et Le Bourget, desservis par des lignes aériennes régulières. On y trouve seulement deux aérodromes de classe B, c'est-à-dire permettant d'assurer normalement en toutes circonstances des services à moyenne distance, à savoir Reims et Tours qui servent de plate-forme de dégagement pour Orly et Le Bourget. Les échanges entre régions voisines ou avec d'autres régions qui pourraient relever du transport aérien sont en effet trop faibles ; il n'y a pas de centre générateur de trafic important, et sur les axes radiaux où les flux sont plus forts les distances sont assez courtes pour que les déplacements se fassent toujours par des moyens terrestres. Quant aux déplacements aériens internationaux, ils sont assurés à partir des aéroports de Paris.

Cependant, au cours des travaux de préparation du V^{e} Plan, il apparaissait déjà que, vers 1975, un certain nombre de zones du Bassin Parisien pourraient être desservies par le transport aérien commercial, autour de Rouen-Le Havre, Caen, Reims et Tours (1). A plus long terme, le transport aérien devrait s'y développer beaucoup plus largement et la commission interministérielle créée pour étudier les conditions de l'implantation éventuelle d'un troisième aéroport international a reçu pour mission plus générale d'étudier dans son ensemble la desserte aéronautique du Bassin Parisien. Dans les prochaines années, la mise en service de l'aéroport de Paris-Nord à Roissy-en-France va entraîner des conséquences importantes pour le développement de toute la partie nord du Bassin Parisien.

Enfin, l'essor de l'aviation dite "diverse" et en particulier de l'aviation d'affaires et de tourisme utilisant les aérodromes secondaires est actuellement très important, et l'aménagement dans chaque région des plates-formes nécessaires est indispensable.

1. L'impact de l'aéroport de Paris-Nord

L'aéroport de Paris-Nord, qui sera mis en service en 1971-1972, devrait accueillir 30 à 35 millions de passagers par an dans les années 1980-85, soit trois fois plus que le trafic actuel d'Orly et du Bourget réunis. Il va constituer progressivement au nord de Paris un pôle de croissance considérable.

La création d'un grand aéroport international provoque en effet la localisation dans une zone assez réduite d'un grand nombre d'emplois, les uns directement liés aux activités de transport aérien, les autres attirés par les facilités qu'offre l'aéroport pour le transport des biens et des personnes. Au total, les emplois ainsi concentrés sont susceptibles d'atteindre des chiffres très élevés, de l'ordre de 50 000 à 100 000 personnes. De même que les communes périphériques d'Orly ont été des pôles d'attraction pour les industriels, notamment pour des implantations d'usines de construction mécanique ou électrique ou de produits chimiques et pour des entreprises de transport, tout l'environnement de Paris-Nord va se trouver transformé.

Certes, cela jouera pour le nord de la Région Parisienne. Mais la présence du nouvel aéroport, desservi directement par l'autoroute Paris-Lille, pourra avoir également des effets positifs pour le développement d'une bonne partie de la Picardie, et notamment de l'axe de l'Oise et de l'Aisne dont les principales villes ne se trouveront guère qu'à une demi-heure de voiture de Paris-Nord. Des zones d'habitations nouvelles s'y localiseront sans doute mais, surtout, de nouvelles activités pourront s'y implanter, attirées par la proximité de Paris-Nord, ainsi que l'ont fait à Orléans ou Auxerre tels établissements pour qui des liaisons faciles avec Orly étaient d'une importance primordiale.

Si, comme il est probable, on est amené à construire une ligne nouvelle de transports en commun rapides reliant Paris au nouvel aéroport, il serait souhaitable, pour que la zone d'appui des Vallées de l'Oise et de l'Aisne puisse bénéficier pleinement de l'effet d'entraînement attendu, de prolonger vers le nord

(1) Cf. carte annexée au rapport de la commission des transports établie à partir d'une étude de la C.N.A.T.

une telle ligne, en la raccordant, s'il s'agit d'une voie ferrée, au réseau S.N.C.F. en direction de Creil et de Compiègne d'une part, de Soissons et Laon d'autre part.

2. L'éventualité d'un aéroport de "Paris III" et la desserte régionale

Le rythme actuel de croissance du trafic aérien, près de 15 % en moyenne par an pour les passagers en Europe de l'Ouest et environ 20 % pour le fret, fait qu'il est nécessaire de développer très rapidement les capacités d'accueil des grands aéroports : alors qu'en 1967 le trafic total de celui de Paris était de 8,7 millions de passagers, on s'attend à un trafic de 24/25 millions par an en 1975, et 45 millions vers 1985. Il en résulte qu'il faudra d'ici 20 ans offrir des capacités dépassant celles actuellement prévues pour Orly à son développement maximal (15 millions par an) et pour Paris-Nord (30/35 millions). Sans doute peut-on espérer augmenter les capacités actuellement estimées pour ces deux aéroports, surtout pour Paris-Nord dont seule une première tranche sera en service en 1971-1972 de sorte que les projets des phases ultérieures peuvent encore être aménagés. Des projets de grands aéroports américains prévoient couramment des capacités annuelles dépassant 50 millions de passagers ; si l'on pouvait atteindre un tel chiffre pour Paris-Nord, la réalisation d'un troisième aéroport pourrait alors être considérablement retardée. Quoi qu'il en soit, compte tenu du délai de dix à douze ans qui s'écoule normalement entre les premières études et la mise en service d'une plate-forme aérienne de cette importance, il est nécessaire d'examiner dès à présent les conditions optimales de desserte de l'agglomération parisienne et de sa couronne.

Plusieurs systèmes de solutions peuvent être envisagés, soit que l'on recherche une plate-forme aussi proche que possible des grandes concentrations de population, c'est-à-dire de l'agglomération parisienne en premier lieu, soit que l'on envisage un aéroport d'éclatement plus éloigné, avec un réseau étendu de liaisons. Dans le premier cas, c'est vers l'ouest de Paris que l'on serait sans doute amené à décider de l'implantation de l'aéroport de "Paris III", compte tenu des obstacles à la navigation à l'est de la capitale. Les régions les plus peuplées et les plus actives de la moitié nord de la France (la Normandie, le nord-est du Bassin Parisien, la Vallée de la Loire) devraient alors soit disposer elles-mêmes de leur propre aéroport régional ouvert au trafic à moyenne distance et pour certaines liaisons à longue distance, soit être directement reliées aux aéroports parisiens par des lignes de transports terrestres ou aériens. Dans le cas d'un grand aéroport d'éclatement plus éloigné de Paris, on pourrait envisager d'autres directions d'implantation pour l'aéroport futur et le nord de la France pourrait présenter un certain nombre d'avantages.

Il faudra encore procéder à des études assez longues avant de prendre une décision définitive sur un problème aussi complexe et comportant un grand nombre d'éléments inconnus, en tenant compte des conséquences possibles sur l'évolution des régions du Bassin Parisien de la création d'un tel aéroport, qui constituerait un pôle de développement d'une valeur exceptionnelle à l'échelle régionale.

3. L'aviation d'affaires

L'aviation d'affaires est entrée dans une phase d'expansion rapide, notamment du fait de l'évolution

du matériel volant qui est de moins en moins cher, de plus en plus sûr, et de mieux en mieux équipé. Certaines sociétés achètent des appareils, d'autres utilisent des avions-taxi, et la proximité d'un aérodrome devient un élément important dans le choix des implantations.

Le développement de l'aviation d'affaires ouvre de nouvelles possibilités d'échanges entre les villes de la couronne et il serait souhaitable de définir, comme cela a été fait dans la Région Parisienne par un groupe de travail spécialisé, des programmes d'équipement en aérodromes secondaires des régions périphériques.

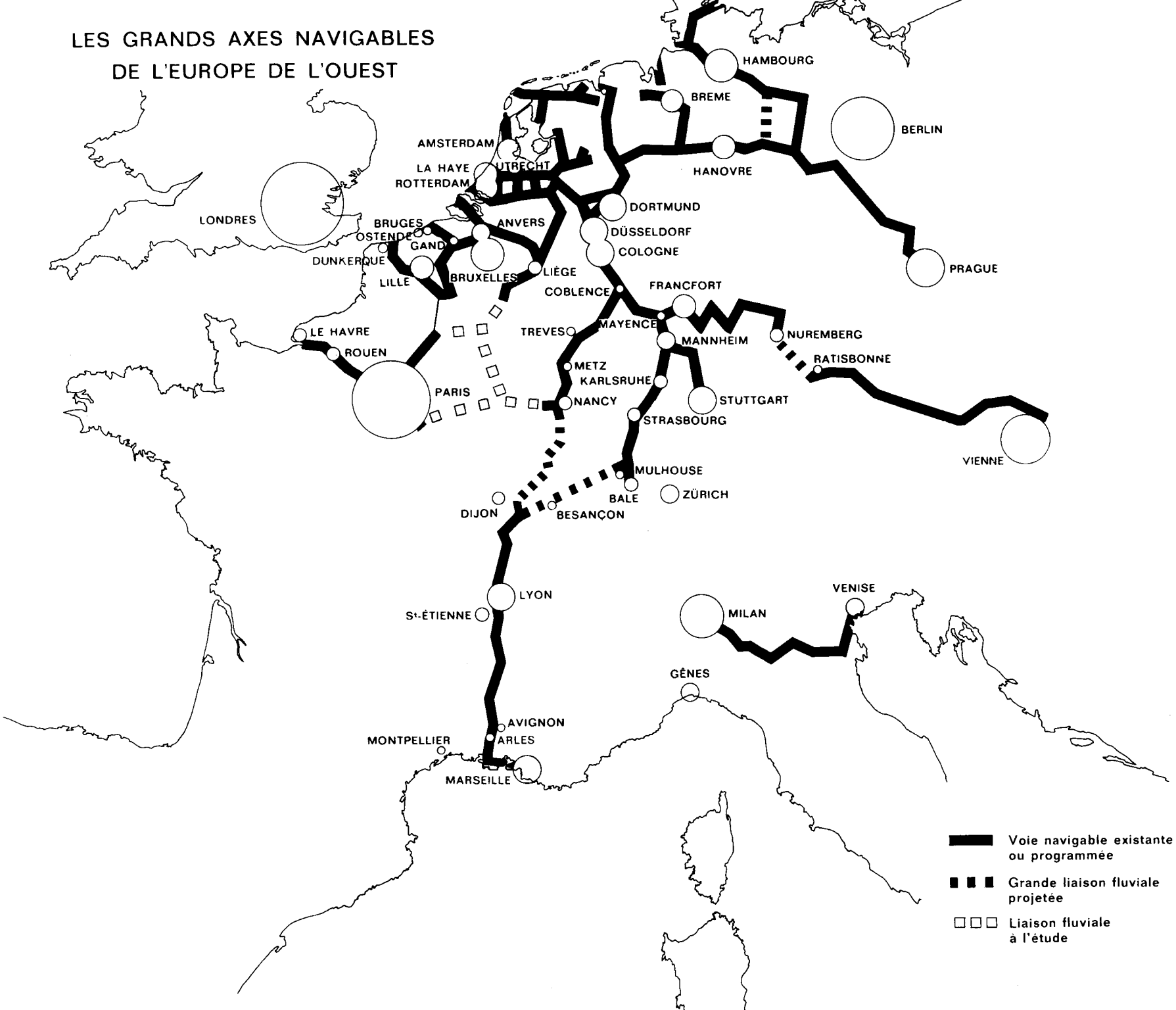
VI - LES GRANDS AXES FLUVIAUX

Dans le complexe des voies navigables de l'ouest européen, la Seine avec un trafic de 22 millions de tonnes par an occupe une place importante (1) : c'est au demeurant le principal axe fluvial français. Mais le Bassin de la Seine est pratiquement sans communication avec le réseau fluvial européen à grand gabarit. Le projet de liaison Seine-Est aurait pour rôle à la fois d'assurer aux provinces de l'est l'accès du marché parisien et la liaison avec le port du Havre et de relier la Seine au réseau européen par la Moselle d'abord, avec la possibilité ultérieure d'une amélioration des liaisons avec la Belgique.

Pour les régions traversées, cette voie fluviale jouerait un rôle d'incitation important, là où les axes forts de transports, autoroute, voie ferrée électrifiée, oléoduc, se trouveront concentrés : le principal souci actuel doit être de faire en sorte que les décisions en matière d'infrastructures de transport dans les zones intéressées préparent cette concentration. Ce sera à long terme, pour le nord et l'est du Bassin Parisien, un facteur de développement puissant le long d'un axe venant prolonger celui de la Basse-Seine où se trouve déjà réalisée cette concentration.

(1) Le trafic du Rhin et de ses affluents est de 100 millions de tonnes à la frontière germano-hollandaise, 20 millions de tonnes à la frontière franco-allemande.

LES GRANDS AXES NAVIGABLES DE L'EUROPE DE L'OUEST



Dessiner la carte universitaire du Bassin Parisien telle qu'elle devrait être dans quinze ou vingt ans serait un exercice à la fois périlleux et équivoque. Périlleux, parce que la mutation actuelle de l'enseignement supérieur frappe de trop d'incertitude les prévisions que l'on pourrait faire par extrapolation des tendances, notamment en matière d'effectifs, et parce que le contenu futur des établissements à localiser dans une telle hypothèse est lui-même très incertain. Equivoque, parce qu'il reposerait sur le postulat implicite que le développement des équipements peut constituer la réponse au problème posé. Dans le cadre d'une réflexion d'ensemble, c'est en d'autres termes qu'il faut aborder ce problème.

L'enseignement supérieur constitue, dans le Bassin Parisien comme ailleurs, un instrument de qualification des hommes : il les prépare à exercer des professions qui leur donneront plus de responsabilités, en même temps qu'il leur ouvre l'accès à une culture qui est un élément d'épanouissement personnel. Au cas particulier, c'est un des domaines privilégiés dans lesquels doit s'affirmer la solidarité des différentes parties du Bassin Parisien, et du Bassin Parisien lui-même avec les régions qui l'entourent.

C'est en fonction de ces deux idées qu'il convient de penser l'ensemble de son organisation, et non pas seulement ses implantations matérielles. Il faut rappeler que la loi-cadre du 13 novembre 1968 y invite, lorsqu'elle précise que l'université a notamment pour mission de "répondre aux besoins de la nation en lui fournissant des cadres dans tous les domaines et en participant au développement social et économique de chaque région".

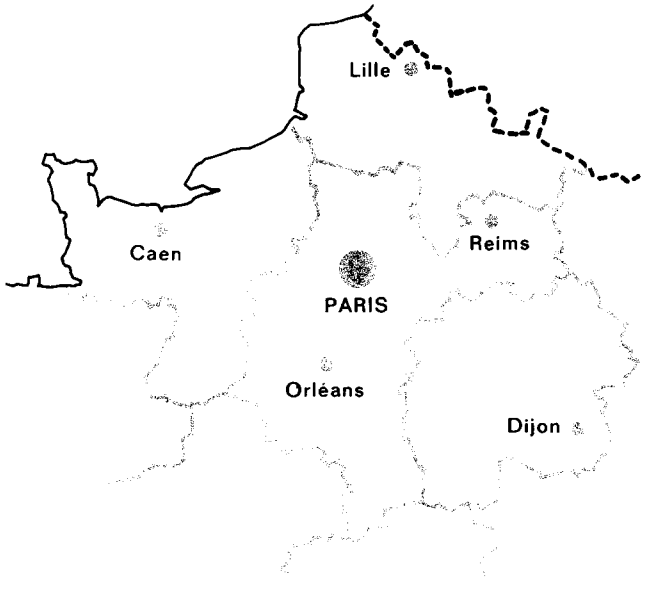
I - LES DESEQUILIBRES ACTUELS

Plus de 150 000 étudiants inscrits à Paris en 1967-68, 39 000 dans les cinq universités de la couronne : ces chiffres illustrent le déséquilibre global.

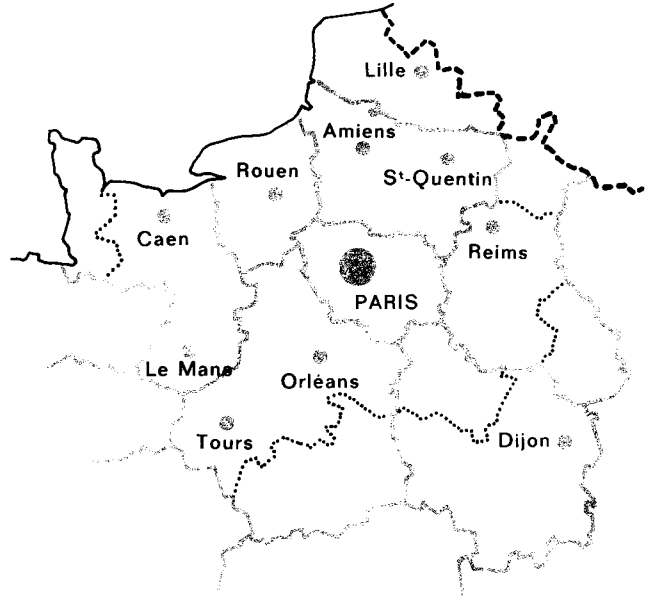
Ce déséquilibre résulte d'un processus de différenciation relativement récent. Paris a bien surmonté la crise de l'université au tournant du XIXe siècle, et son université a connu au cours des dernières années une croissance spectaculaire. Les universités de la couronne, elles, après un brillant passé - du Moyen-Age au dix-huitième siècle, toutes ses villes historiques, Reims, Rouen, Amiens, Orléans, Tours et Caen ont été des foyers intellectuels actifs, animés par des universités en renom - ont connu une longue éclipse à partir de la Révolution. Quelques établissements, certes, se sont maintenus ici ou là (écoles de médecine à Reims, Rouen, Amiens et Tours, écoles de droit à Tours et Reims, plus tard collèges scientifiques à Orléans et Amiens), mais ces établissements ont perdu tout rayonnement; Victor Cousin, Ministre de l'Instruction publique de la Monarchie de juillet, à qui on expose le cas de Rouen, répond : "Rouen, admirable ville de commerce, oui, ville d'études, non".

Leur renaissance est de fraîche date : les bâtiments de la plus vieille université, celle de Caen, ont à peine plus de dix ans d'âge. Un réseau d'établissements universitaires vient d'être reconstitué, qui s'ancre sur les points d'appui historiques de la couronne : Caen, Le Mans, Rouen, Amiens, Saint-Quentin, Reims, Orléans et Tours.

LES CIRCONSCRIPTIONS ACADEMIQUES DANS LE BASSIN PARISIEN



avant 1962



depuis 1962

limite de circonscription académique

limite de la zone d'étude du bassin parisien

1. Des universités en déséquilibre dans les régions de la couronne

Les universités des académies de la couronne sont en déséquilibre aussi bien avec leur propre région qu'avec les villes où elles sont situées.

a) Les universités et leurs régions

Si l'on rapporte le nombre des étudiants inscrits dans les académies de la couronne à la population résidente totale, on constate un taux de fréquentation très bas par rapport au taux de celle de Paris - trois fois moindre - et même à celui du reste de la France - deux fois moindre. Il se produit des fuites au sens géographique, malgré la réglementation actuelle qui oblige les étudiants à poursuivre leurs études supérieures dans l'académie où ils ont suivi l'enseignement secondaire.

ETUDIANTS INSCRITS DANS L'ACADEMIE DONT ILS SONT ORIGINAIRES (1)

ACADEMIES	en % du nombre d'étudiants originaires de l'académie
Amiens	43,8
Caen	75,0
Orléans	56,6
Reims	47,1
Rouen	67,6
5 académies de la couronne	58,9
Paris	92,9
Reste de la France	71,3

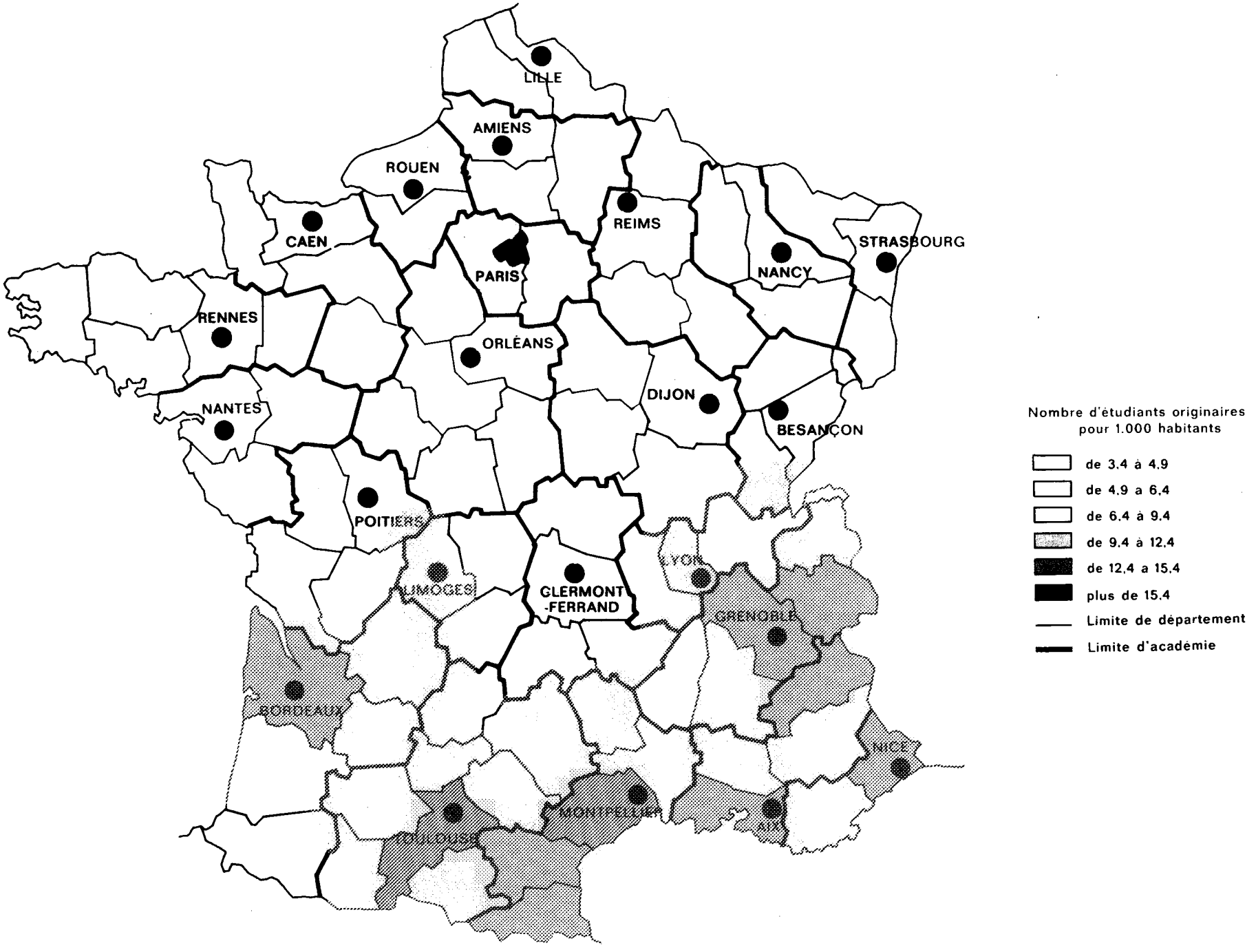
Mais ces fuites n'expliquent qu'une partie du déséquilibre : le fait principal est la sous-scolarisation au niveau de l'enseignement supérieur dans toutes les régions de la couronne. La création de nouvelles universités n'y a pas encore suscité une "demande" d'enseignement supérieur équivalente à celle de Paris, ni même du reste de la France : il faut attendre un certain nombre d'années pour que l'implantation d'établissements nouveaux porte ses fruits, la carte jointe des taux de scolarisation universitaire (nombre d'étudiants originaires/population totale) en 1966-67, fait apparaître des disparités importantes dans les départements de la couronne : ceux dans lesquels se trouve un centre universitaire ont un taux beaucoup plus élevé, et assez proche de la moyenne française, qui était de 7,7 % à la rentrée de 1966.

Le nombre des bacheliers lui-même, rapporté à la population totale, est particulièrement faible dans la couronne, des "fuites" se produisant au cours des études secondaires ; 40 % seulement des élèves entrés en 6^{e} en 1960 ont poursuivi leurs études jusqu'au niveau du baccalauréat (en 1967), alors qu'ailleurs la proportion était très supérieure. Le tableau de la page 90 illustre ces déséquilibres.

La géographie de la couronne peut certes expliquer en partie ce retard. La population rurale y est nombreuse, la concentration urbaine faible : les villes universitaires ne rassemblent guère que 20 % de la population totale. Leur dimension moyenne fait de plus qu'il est difficile d'y trouver, comme à Paris, un travail d'appoint, ce qui empêche nombre de jeunes gens de poursuivre leurs études.

(1) Les calculs figurant dans ce chapitre sont faits sans prendre en compte l'académie de Dijon, qui intéresse dans la zone d'études du Bassin Parisien, le seul département de l'Yonne dont la population ne représente que 4 % de la population totale de la couronne.

TAUX DE SCOLARISATION UNIVERSITAIRE PAR DEPARTEMENT EN 1966-1967



ACADEMIES	Etudiants originaires de l'académie pour 1 000 habitants en 1967	Bacheliers en juin 1967, pour 1 000 habitants	Nombre de bacheliers en 1967 pour 100 élèves entrés en 6e en 1960
Amiens	4,7	1,9	37,6
Caen	5,5	2,3	46,3
Orléans	5,1	2,0	38,1
Reims	4,9	2,0	37,7
Rouen	4,4	1,7	39,7
5 académies de la couronne	4,9	2,0	39,9
Paris	9,4	3,4	56,0
Reste de la France	7,9	2,6	46,8

De plus, la dispersion de la population et la médiocre desserte des régions de la couronne par les transports en commun obligent une forte partie des étudiants à vivre hors du domicile familial. Mais il n'y a pas eu jusqu'ici une politique de logement des étudiants à la mesure des besoins.

D'autres explications peuvent être cherchées du côté de l'organisation universitaire elle-même : le choix d'enseignements que l'on trouve dans la couronne est jusqu'ici peu diversifié, les cycles complets n'intéressent qu'un petit nombre de spécialités, les équipements de recherche sont rares et, en tous cas, les unités correspondantes peu importantes.

b) Des universités en déséquilibre avec leurs villes

L'université est un facteur d'animation de la vie urbaine de première importance : si certaines des universités de la couronne sont bien intégrées à la ville, à Caen, à Tours pour la faculté des lettres, il n'en est pas toujours de même. Très souvent les campus universitaires ont été construits en dehors des centres près d'une zone d'habitation comme à Rouen (Mont St-Aignan) ou à Reims ou dans un centre secondaire à sept ou huit kilomètres comme Orléans - La Source et se trouvent à l'écart de la vie urbaine. Ailleurs, et c'est non moins grave, l'éparpillement des établissements dans la ville porte atteinte à l'unité de l'université elle-même.

Une forte proportion de professeurs réside à Paris, ce qui est fâcheux pour la vie locale, et cela s'explique à la fois par l'absence d'équipements de recherche, d'instruments de travail indispensables comme les bibliothèques et les archives et par l'insuffisance des équipements dans les établissements universitaires eux-mêmes (bureaux, salles de travail, etc.).

2. Les déséquilibres de l'université parisienne

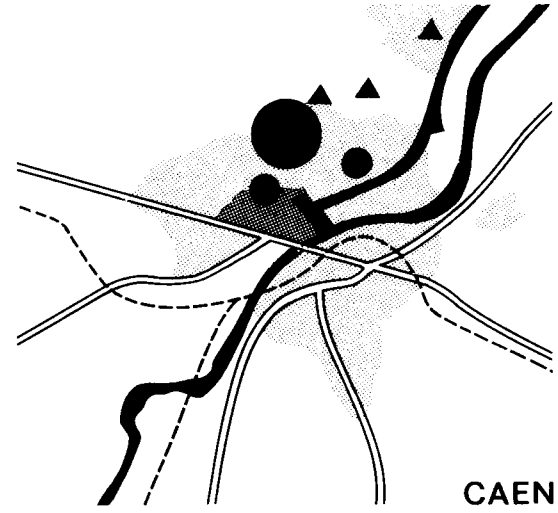
Dans la Région Parisienne, la situation semble en première analyse beaucoup plus favorable, à maints égards, que dans les régions de la couronne. Clientèle étudiante importante et diversifiée, corps enseignant

EXEMPLES DE LOCALISATION DES EQUIPEMENTS UNIVERSITAIRES

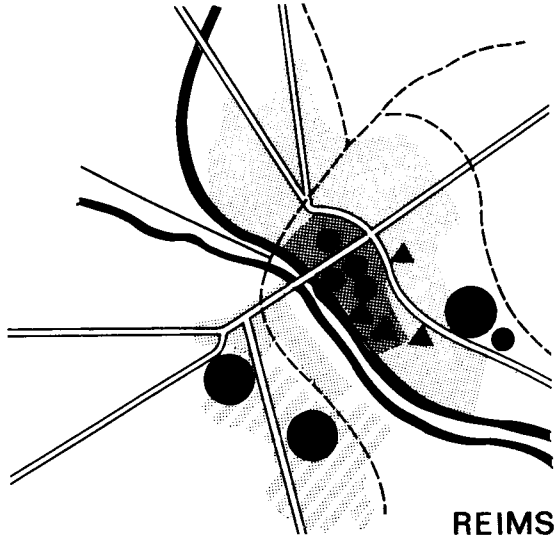
Etablissement d'enseignement

Administration, logement , restaurant

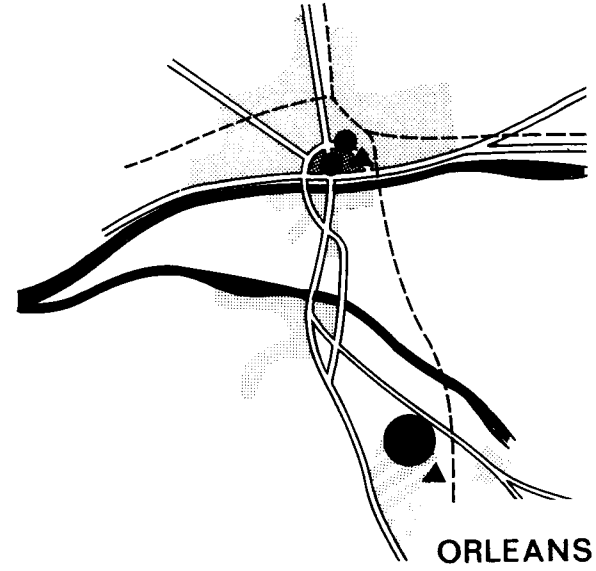
Nouvelle zone d'habitation



CAEN



REIMS



ORLEANS

nombreux et résidant dans la région même, multiplicité des instruments de recherche dont beaucoup sont uniques en France, possibilités de contact étendues avec les milieux industriels, économiques et administratifs,environnement culturel d'une richesse exceptionnelle : la Région Parisienne possède et, de toutes les régions françaises, est seule, peut-être, à posséder tous les éléments d'une vie universitaire au sens plein du terme.

Cette situation privilégiée n'est en fait pas étrangère à certaines des difficultés que connaît aujourd'hui l'enseignement supérieur à Paris. Trois points doivent à cet égard retenir plus particulièrement l'attention.

Le premier est la rupture de l'équilibre entre la masse des étudiants, aussi nombreux aujourd'hui dans la seule Région Parisienne que dans la France entière en 1957, et les moyens dont dispose la région pour les accueillir. Si la montée des effectifs dans l'enseignement supérieur est un phénomène national, ce phénomène a été, au cas particulier, amplifié par l'attrait qu'exerce la capitale sur les étudiants d'autre provenance, dont la masse représente le quart des étudiants inscrits à Paris. L'effort d'équipement, bien qu'impressionnant, n'a pas permis de faire face à l'accroissement brutal de la demande. Momentanément au moins, Paris n'est plus en mesure de jouer dans le domaine universitaire le triple rôle régional, national et international qu'il a tenu jusqu'ici.

Deuxième élément de faiblesse, l'université parisienne n'est plus en équilibre avec la cité dans laquelle elle est implantée. Elle a peu à peu pris possession d'un quartier de la ville, et peu à peu, elle est devenue étrangère à cette ville dont elle a trop longtemps ignoré les nouvelles données géographiques. L'essaimage tenté ces dernières années à Orsay, Nanterre, Jouy - pour ne rien dire des centres ouverts en 1968 sur lesquels il serait prématuré de porter un jugement - ne semble pas avoir porté vraiment remède à cette situation. Les nombreux ensembles universitaires ne se sont pas intégrés aux zones urbaines dans lesquelles ils ont été implantés et ne les ont pas vivifiées. Une partie importante de la population de la région et même de l'agglomération ne peut matériellement y accéder que dans des conditions difficiles.

L'enseignement supérieur est, dans la Région Parisienne, affecté d'un troisième déséquilibre, interne celui-là. On admet généralement que la qualité du travail universitaire, qu'il s'agisse d'enseignement ou de recherche, est liée aux apports que se procurent mutuellement des disciplines différentes dont la fécondité dépend elle-même de la masse d'efforts déployés au même lieu, au même moment. Mais s'il est vrai qu'il n'y a pas d'université au-dessous d'un certain nombre d'étudiants et de professeurs, il n'y a plus d'université dès l'instant où l'on dépasse une certaine dimension. Cette dimension, l'université parisienne l'a franchie voici longtemps. Ses locaux épars et insuffisants sont devenus des lieux de rencontre, des lieux de passage plus ou moins obligé et non plus des lieux de travail. Les cellules de base ont elles-mêmes perdu leur esprit de communauté : professeurs ou étudiants, chacun y vit pour soi, bornant à un cercle toujours plus étroit ses contacts et cherchant ailleurs que dans son travail les avantages d'une nécessaire solidarité.

Trois déséquilibres, trois problèmes : pour y faire face la Région Parisienne ne dispose dans l'immédiat

que d'atouts limités. Les disponibilités foncières mobilisables à court terme sont minces, la qualité de l'environnement urbain proposé est le plus souvent médiocre, la desserte en moyens de transport difficile. A plus longue échéance les perspectives semblent, il est vrai, meilleures. Mais à quel prix ? et dans quels délais ? Le véritable problème est ainsi posé : une université qui se veut une université de masse pourra-t-elle prétendre satisfaire à la totalité des besoins d'une population de près de dix millions d'habitants et conserver un rayonnement national, si elle pense et accomplit son développement à l'intérieur des frontières de la seule Région Parisienne ?

II - VERS UNE NOUVELLE IMAGE GEOGRAPHIQUE DE L'ORGANISATION UNIVERSITAIRE DANS LE BASSIN PARISIEN

Certaines des actions à entreprendre dans le domaine universitaire peuvent être engagées dès à présent, parce qu'elles ne dépendent pas des choix majeurs de la politique de l'enseignement supérieur : celles qui ont trait aux rapports entre chaque université et sa ville ou sa région ; il est nécessaire en effet d'assurer le bon fonctionnement des centres existant dans la couronne.

D'autres mesures sont fonction du rôle respectif des universités de la Région Parisienne et de la couronne : elles impliquent une conception d'ensemble de l'organisation du réseau universitaire dans le Bassin Parisien.

Enfin, les perspectives à plus long terme dépendent essentiellement des options nationales en matière d'enseignement supérieur : c'est pourquoi il est difficile aujourd'hui d'établir des prévisions détaillées d'effectifs, et prématuré de proposer ici une carte nouvelle des universités du Bassin Parisien.

1. Intégrer l'université dans la ville

La présence d'équipements d'enseignement supérieur dans une ville ne suffit en aucun cas à créer une vie urbaine de meilleure qualité, ni à plus forte raison à créer la cité : il faut au contraire que la cité protège la naissance de l'université et prenne en compte dans ses actions les conditions nécessaires à son bon développement.

La naissance d'une université nouvelle est toujours difficile et ne peut s'opérer que dans un environnement favorable. A cet égard, il faut tirer la leçon d'expériences malheureuses récentes de centres universitaires établis en dehors des villes, dans des secteurs urbains ou des banlieues qui ne fournissent pas un support convenable à leur existence, et faire en sorte que l'impact des équipements d'enseignement supérieur constitue désormais un facteur primordial d'entraînement.

Les efforts à faire se situent dans plusieurs domaines :

• l'accessibilité d'abord. Cela signifie l'organisation des transports en commun, en se donnant comme objectif une durée de trajet quotidien qui ne dépasse pas une demi-heure et des fréquences suffisantes,

• l'adaptation des conditions de logement des étudiants. Le V^{e} Plan prévoyait que 25 % des étudiants

devraient pouvoir être logés dans les résidences universitaires : or, si dans la couronne cette proportion est déjà de 20 % , il ne faut pas oublier que les effectifs sont en croissance très rapide et surtout que, 80 % de la population vivant en dehors des villes universitaires, la proportion d'étudiants logés devrait être beaucoup plus élevée. Une bonne répartition géographique des logements dans la ville est également très importante si l'on veut intégrer les étudiants à la vie urbaine.

• les locaux universitaires. Il est nécessaire que dans l'université les professeurs disposent d'un ensemble de locaux, bureaux et salles de travail permettant leur présence effective et continue parmi les étudiants.

• le travail d'appoint pour les étudiants qui ne peuvent poursuivre leurs études qu'en exerçant à temps partiel un métier : dans l'académie de Paris, près du tiers des étudiants exercent en même temps une profession,

• l'ouverture au public, des équipements universitaires, bibliothèques, installations sportives, etc.

Pour chaque université des programmes sont à établir sur la base de ces thèmes. Il serait en outre très utile, en engageant une ou deux expériences dans des villes où vont se poser bientôt à une échelle importante des problèmes d'extension de l'université, de combiner de manière optimale ces actions. Un premier programme "d'université modèle" pourrait être lancé à Caen, où il est nécessaire de prévoir dans les prochaines années une nouvelle étape de développement du centre universitaire en dehors des limites actuelles.

2. Des universités au service de leur région

Les dispositions de la loi d'orientation de l'enseignement supérieur devraient permettre le développement, dans chaque région, de complexes universitaires diversifiés où seraient réunis l'enseignement et la recherche dans un certain nombre de disciplines.

Dans une première étape, il faudra dans toutes les universités existantes assurer un enseignement complet dans le premier cycle, partiel dans le second et portant sur certaines spécialités dans le troisième. Il faut faire également en sorte que les universités de la couronne aient le moyen de se développer, non seulement en recevant de nouveaux équipements, mais par une meilleure répartition des bourses entre les différentes académies à l'échelle nationale et par la nomination d'un nombre suffisant d'enseignants, d'assistants notamment.

Dans une deuxième étape, lorsqu'il n'y aura plus le même contrôle géographique de l'inscription des étudiants, les universités de la couronne seront mises en concurrence et devront devenir compétitives, ce qui implique pour chacune une concentration dans l'espace des équipements. Si les nouvelles unités d'enseignement et de recherche devaient s'éparpiller dans les régions, elles se trouveraient dans une position d'infériorité face aux multiples choix qu'offriront les complexes parisiens, alors que, regroupées dans les principaux centres universitaires existants, elles pourront constituer progressivement des centres à fort pouvoir d'attraction. Un Institut Universitaire de Technologie avec deux ou trois départements techniques dans une ville, un autre avec deux ou trois options scientifiques dans une autre ne constitueront jamais des pôles à eux seuls ; réunis en

un même lieu, et situés près d'une faculté des sciences, ils forment un ensemble de haute valeur technique et scientifique. Des considérations d'économie militent dans le même sens : plusieurs petits laboratoires ou bibliothèques mal équipés coûtent plus cher en définitive qu'une bibliothèque ou un laboratoire de grande envergure. Dans le même esprit, il va sans dire que l'implantation des centres universitaires dans des agglomérations importantes favorise l'établissement ou le développement de leurs relations avec les milieux industriels, ce qui semble devoir être de plus en plus l'une des conditions essentielles de leur rayonnement. Ceci ne signifie pas qu'il faille rayer de la carte des implantations universitaires qui ne répondent pas à ce schéma et qui ont le mérite d'exister et d'offrir des capacités d'accueil indispensables. Leur avenir se déterminera en fonction des perspectives générales d'organisation du réseau d'enseignement supérieur dans le Bassin Parisien.

3. Le réseau d'enseignement supérieur dans le Bassin Parisien : une nouvelle échelle géographique

Les études entreprises pour dresser dans le cadre du V^{e} Plan la carte des Instituts Universitaires de Technologie pour la Région Parisienne et la couronne illustrent de façon éclatante la nécessité de penser globalement la répartition des établissements universitaires dans l'ensemble du Bassin Parisien, à une échelle dépassant les cadres régionaux traditionnels.

Il est apparu qu'aucune des régions périphériques ne pourrait avoir la gamme complète des Instituts Universitaires de Technologie et qu'au sein même de la Région Parisienne aucun étudiant ne pourrait trouver, à proximité de son domicile, toutes les spécialités, de sorte que la nécessité de changer de résidence serait très générale. Dans ces conditions, alors qu'il n'est guère possible, pour des raisons de disponibilités foncières, de construire dans la Région Parisienne plus de 90 départements sur les 140 prévus au V^{e} Plan, il serait possible de trouver une solution dans le renforcement du programme de la couronne, et ceci sans aucun obstacle technique.

Le cas des Instituts Universitaires de Technologie n'est qu'un exemple particulier : un raisonnement analogue peut être tenu pour les facultés. Certes, il est possible de pratiquer une politique du "chacun chez soi". Dans la Région Parisienne, on constituerait ainsi, après Nanterre, Orsay et Villetaneuse, et la première ceinture d'établissements à la limite du Paris intra-muros, une deuxième ceinture avec de nouveaux centres dans les principales directions cardinales, avec pour points d'appui les villes nouvelles.

Cette solution aurait sans doute l'avantage de rapprocher les universités d'une partie des étudiants, mais aussi l'inconvénient d'imposer des coûts élevés de desserte et d'adaptation à l'environnement, et sans doute des coûts de fonctionnement importants. Il y aurait également la quasi-certitude de ne pas faire baisser le taux de fréquentation par les provinciaux et, en définitive, l'université de Paris devrait continuer à aménager 130 places pour 100 étudiants parisiens (1).

(1) En comptant les seuls étudiants français; il faut y ajouter les étudiants étrangers particulièrement nombreux à Paris de sorte que c'est en fait 150 à 160 places qu'il faut pour 100 parisiens.

La possibilité pour les universités de la couronne d'atteindre leur équilibre s'en trouverait durablement retardée. Certaines villes seraient privées d'équipements universitaires ou du moins le démarrage de ces équipements serait rendu très difficile.

On peut au contraire penser la politique d'implantation universitaire au niveau de l'ensemble du Bassin Parisien en recherchant dans la couronne des complémentarités et des spécialisations.

Une telle politique aurait un avantage supplémentaire, qui ne peut être chiffré, mais qui apparaît important : celui de commencer à créer un mouvement de mobilité des étudiants différent du mouvement traditionnel vers Paris. C'est sur cette base nouvelle que pourrait être envisagée la préparation du VI^{e} Plan.

III - L'EVOLUTION DES EFFECTIFS

Actuellement le nombre des étudiants originaires des cinq académies de la couronne est de l'ordre de 50 000 et celui des originaires de la région de Paris de 100 000.

De quelle façon peut évoluer la demande ?

Les seules prévisions officielles dont on dispose se réfèrent à l'année 1972-73, date d'achèvement des opérations du V^{e} Plan dans le domaine universitaire (1). Selon ces prévisions, le nombre d'étudiants pour mille habitants devait dépasser 11 dans les cinq académies de la couronne et 15 dans la Région Parisienne, ce qui correspond à 95 000 et 160 000 étudiants respectivement.

Il est impossible, compte tenu de la mutation actuelle de l'enseignement supérieur, de prévoir ce qui se passera dans vingt ans, mais on peut procéder à l'exercice qui consiste à appliquer différents barèmes pour faire ressortir des ordres de grandeur possibles. Le tableau ci-dessous en donne les résultats.

Le chiffre de 10 étudiants pour 1 000 habitants, équivalant au niveau atteint à la rentrée de 1968, est donné à titre de référence. L'hypothèse de 14 correspond sensiblement à l'objectif que fixait le V^{e} Plan pour la rentrée de 1972 ; mais en fait c'est dès 1969-1970 que ces ordres de grandeur sont susceptibles de devenir réalité, compte tenu du mouvement actuel des effectifs.

Académie	Population totale	Nombre d'étudiants en 1985 selon différents taux pour 1 000 habitants			
		10 ‰	14 ‰	20 ‰	30 ‰
France entière	60 000 000	600 000	840 000	1 200 000	1 800 000
5 académies de la couronne (2)	10 400 000	93 600	131 000	1 187 000	280 000
Paris (2)	11 600 000	121 000	170 500	243 600	365 400

(1) Rapport général de la Commission de l'Equipement Scolaire, Universitaire et Sportif.

(2) Pour tenir compte des disparités régionales en matière de scolarisation, qui ne pourront s'effacer que très progressivement, le nombre d'étudiants pour 1000 habitants en Région Parisienne a été rehaussé de 5 % par rapport au taux moyen de la France et le taux de la couronne diminué de 10%.

Dans une telle optique, il faudrait, pour satisfaire sur place la demande provenant de la seule population résidente des académies de la couronne, 16 à 20 centres universitaires, en prenant pour plafond un effectif unitaire de 12 à 15 000 étudiants selon les indications de la loi d'orientation de l'enseignement supérieur. Ainsi paraît s'imposer comme une nécessité la création de nouvelles universités dans le Bassin Parisien, sans pour autant que cela doive conduire à un éparpillement géographique de leurs implantations.

EFFECTIFS TOTAUX DES ETUDIANTS DANS LES UNIVERSITES DU BASSIN PARISIEN

Académie	Centres universitaires	1961-1962	1964-1965	1967-1968
AMIENS	AMIENS	-	1 578	4 368
	SAINT-QUENTIN	-	70	193
ORLEANS	ORLEANS	157	1 539	3 143
	TOURS	1 479	3 787	6 485
	BOURGES (1)	-	84	120
CAEN	CAEN	6 911	7 368	9 434
	LE MANS	-	718	1 585
REIMS	REIMS	1 339	3 038	6 560
ROUEN	ROUEN	-	4 108	7 190
Total des 5 académies de la couronne du BASSIN PARISIEN		9 886	22 290	39 098
PARIS			108 030	130 445
NANTERRE			2 872	14 530
ORSAY			5 815	7 689
Total PARIS		81 616	116 717	152 664
Total FRANCE		244 814	367 701	508 119

(1) Effectifs des étudiants inscrits pour l'obtention de la capacité en droit.

CHAPITRE VI - LES LOISIRS

L'aménagement de l'espace doit prendre en compte un phénomène qui répond à une nécessité biologique pour l'homme : le loisir. Les citadins, soumis aux contraintes et aux fatigues de la ville, cherchent à retrouver des conditions plus équilibrées d'existence et le contact avec la nature ; ce désir d'évasion croît avec la dimension et l'inadaptation des villes. L'habitant de la campagne sent lui aussi de plus en plus fortement la nécessité de sortir des contraintes de son travail et de sa relative mise à l'écart de la vie urbaine et aspire aussi à participer aux formes de loisir de la vie moderne. Le loisir cesse d'être considéré comme un luxe, il apparaît aujourd'hui comme un droit au même titre que le droit à l'éducation ou à la santé.

Si le Bassin Parisien constitue un cadre naturel de détente et de loisirs suffisamment vaste et varié pour attirer en période de vacances, outre une partie de sa population, de nombreux étrangers ou habitants des régions voisines du Nord et de l'Est de la France, il représente surtout l'espace d'évasion des habitants de la Région Parisienne : 85 % des 700 000 résidences secondaires et d'hébergement du Bassin Parisien sont utilisées par les parisiens. 80 % de ceux-ci ne s'éloignent pas de plus de 150 km de leur domicile pour leurs déplacements de fin de semaine.

Le sous-équipement actuel de la Région Parisienne en espaces verts et en équipements de loisirs est une des raisons de la fréquentation intense des départements de la couronne. Mais en tout état de cause la demande se maintiendra à un niveau élevé, et l'accroissement de la mobilité, la construction de nouveaux axes de transports, la saturation progressive des zones de résidences secondaires les plus proches de la capitale font que l'espace intéressé ne cesse de s'élargir.

Cet afflux hebdomadaire ou saisonnier n'est pas sans présenter d'inconvénients sérieux pour les régions du Bassin Parisien ; dégradation du paysage rural et forestier, accroissement continu des déplaments de fin de semaine entraînant en différents points la saturation des routes (80 % de ces déplacements dans le Bassin Parisien s'effectuent en automobile), gaspillage ou mauvaise utilisation des infrastructures, du patrimoine immobilier et de l'espace, problèmes financiers difficiles posés aux collectivités locales.

L'importance croissante du phénomène des loisirs et les conséquences qu'il entraîne sur les modes de vie sont telles qu'il est nécessaire d'en examiner les facteurs principaux pour essayer de définir les bases d'une politique globale permettant d'assurer d'une façon permanente et dans des conditions nouvelles la possibilité d'une re-création de l'homme.

Des actions devront être menées à la fois dans les villes et en dehors de l'espace urbain. La croissance de la demande conduit à exploiter sans cesse davantage un patrimoine naturel et culturel de valeur, ce qui nécessite une organisation rationnelle de son aménagement et de sa protection.

Le loisir, même et surtout lorsqu'il apparaît comme un fait économique d'importance majeure, par exemple dans le cas du tourisme, doit être considéré et étudié comme l'un des éléments d'une politique d'ensemble de développement et d'aménagement.

Toutes ces caractéristiques impliquent la participation des responsables locaux, ainsi que des habitants de l'espace intéressé, à la définition et à la mise en œuvre de cette politique.

I - ELEMENTS POUR UNE POLITIQUE DES AMENAGEMENTS DE LOISIRS

S'il n'est pas caractérisé par des reliefs contrastés, le Bassin Parisien offre des sites nombreux, riches et variés, vallées, massifs forestiers, façade maritime, dans lesquels peuvent s'exercer des activités diverses : itinéraires de promenade, circuits équestres, parcours de pêche, chasse, activités nautiques, etc.

La mise en valeur dans ces sites des éléments naturels, l'eau et la forêt, et du patrimoine culturel, la construction d'équipements sportifs et récréatifs, l'aménagement des formes d'hébergement et d'accueil constituent les principaux éléments autour desquels s'organisera une politique des aménagements de loisirs.

1. L'eau

L'eau est un facteur attractif majeur pour l'homme : 40 % des français désirent passer leurs vacances à proximité d'un plan d'eau ; l'envahissement du littoral de la Manche, comme la fréquentation dominicale des vallées, en témoigne.

Les rivières constituent un élément essentiel pour le développement d'activités de plein air, mais elles ne le demeureront que si elles sont suffisamment protégées de la prolifération des résidences secondaires et des implantations industrielles pour que soit conservé l'agrément du paysage. Si les sports nautiques sont pratiquement chassés de certaines voies navigables, comme l'Oise aval et la Basse-Seine, on peut par contre prévoir la réalisation de véritables circuits de plaisance utilisant des rivières comme la Loire et ses affluents, ainsi que le réseau des canaux secondaires de l'Ouest et de l'Est du Bassin Parisien qui leur est relié. L'aménagement ou la création de plans d'eau apparaît souvent comme une panacée touristique : les projets doivent cependant être étudiés avec soin, car leur rentabilité est difficile à assurer même si la demande croît vite : on sait par exemple que le parc des dériveurs légers appartenant aux seuls parisiens doit passer de 15 000 à 50 000 unités en 1985.

Au demeurant, l'inventaire précis des possibilités de création de plans d'eau tenant compte des divers impératifs techniques (surface minimale nécessaire, force et orientation des vents, nature du site, etc.) reste à établir pour l'ensemble du Bassin Parisien.

La réalisation de diverses retenues de régularisation des débits est prévue en tête des grandes vallées du bassin fluvial de la Seine, comme au fil de l'eau dans le Val de Loire : il faut chaque fois que c'est possible en profiter pour accompagner ces opérations d'un aménagement à des fins touristiques. De la même manière, on peut utiliser les gravières et sablières de l'Eure, de la Seine, de l'Yonne et de la Marne pour créer des plans d'eau sportifs et prévenir ainsi une dégradation irrémédiable du paysage.

L'incompatibilité de la pratique du motonautisme avec celle des autres activités nautiques (voile, baignade, pêche) oblige à prévoir l'affectation de

certains plans d'eau à ce sport : ainsi le lac de la forêt d'Orient (réservoir Seine-Est) est interdit au motonautisme, et, sur l'Orne, la retenue de Putanges lui est réservée.

Enfin, la pollution croissante des cours d'eau du Bassin Parisien se traduit par la diminution progressive des baignades en rivière et il faudra donc aménager des plages sur les plans d'eau artificiels et davantage de bassins de natation.

2. La forêt

La disparition progressive des anciens "chemins creux", du fait de la modernisation de la voirie rurale et de la restructuration des exploitations, ainsi que la pauvreté des espaces verts urbains et suburbains orientent de plus en plus vers les forêts ceux pour qui la promenade répond à un besoin profond et permet de retrouver l'intimité de la nature.

Bien qu'il existe dans la Région Parisienne 60 000 hectares de forêts domaniales et qu'il soit prévu d'acquérir 11 000 hectares nouveaux au titre du V^{e} Plan, plus de 100 000 hectares supplémentaires seraient encore nécessaires : la demande se reporte dans ces conditions sur des espaces forestiers plus éloignés dans la couronne du Bassin Parisien.

Ces massifs forestiers sont de qualité et d'accessibilité inégales et sont plus ou moins bien aménagés pour les promeneurs, bien que certains d'entre eux comme la forêt d'Andaine, les hêtraies de Lyons et d'Eawy, le massif de chênes de Perseigne, plus loin encore les forêts d'Argonne et de l'Avalonnais, soient parmi les plus belles forêts de France.

L'organisation des espaces forestiers doit tenir compte de l'environnement rural qui est leur prolongement naturel, et des mesures urgentes de protection et de mise en valeur devraient être prises dans les secteurs les plus menacés par la fréquentation intense qui peut dégrader la forêt et par les constructions en lisière : les forêts de l'Oise et de la Seine-Maritime en particulier. L'Office National des Forêts a entrepris des actions d'aménagement sur les massifs dont il a la gestion ; pour d'autres forêts il faudrait des actions du même type, c'est-à-dire l'organisation de zones de protection, d'accueil et de promenade.

Dans le même esprit il serait souhaitable d'assurer un équilibre entre les activités de chasse et de promenade en restituant à chacune un espace spécifique. L'organisation rationnelle d'entreprises de chasse, comme en Sologne ou dans certains secteurs de la Vallée de la Somme, peut en outre constituer un élément d'appoint pour l'économie de ces régions agricoles.

Toutefois, il faut tenir compte non seulement du rôle de la forêt pour l'accueil et la détente des citadins, de même que pour le maintien des équilibres biologiques indispensables, mais aussi de la fonction de production qu'elle a à remplir pour satisfaire les besoins croissants en produits ligneux.

3. Le patrimoine culturel

On s'est limité volontairement, dans le cadre de ce Livre Blanc, à ne considérer les problèmes d'une politique de la culture que sous l'aspect de la pro-

tection, de la remise en état et de l'utilisation des monuments et des sites présentant une valeur architecturale ou historique. En fait les questions posées par une action culturelle sont au moins aussi complexes et délicates que celles de l'enseignement supérieur, et la mission confiée par le décret du 24 juillet 1959 au Ministère des Affaires Culturelles, si elle affirme clairement une volonté, est encore loin d'avoir atteint les objectifs fixés : il s'agit en effet de "rendre accessibles les œuvres capitales de l'humanité, et d'abord de la France, au plus grand nombre possible de français ; (d') assurer une vaste audience à notre patrimoine culturel et (de) favoriser la création des œuvres de l'art et de l'esprit qui l'enrichissent".

Cette mission qui, selon les auteurs du rapport général de la Commission de l'Equipement Culturel et du Patrimoine Artistique pour le V^{e} Plan, ne soulève pas moins que "le problème des rapports de la culture et de la démocratie", ne pouvait pas être traitée dans toute son ampleur dans son application au Bassin Parisien.

On se bornera donc à rappeler que le Bassin Parisien est riche en monuments, abbayes, châteaux, villages anciens, dont certains jouissent d'une renommée internationale, tels les châteaux de l'Ile de France et de la Loire, les cathédrales de Reims ou de Chartres. Il est urgent et indispensable, non seulement de sauvegarder ou de remettre en état ce patrimoine, très souvent à l'abandon, et d'en tenir compte comme l'un des éléments essentiels de mise en valeur du site, mais de faire en sorte que la population le considère comme un bien précieux constituant pour elle une source d'enrichissement et de création nouvelle.

4. Les résidences secondaires

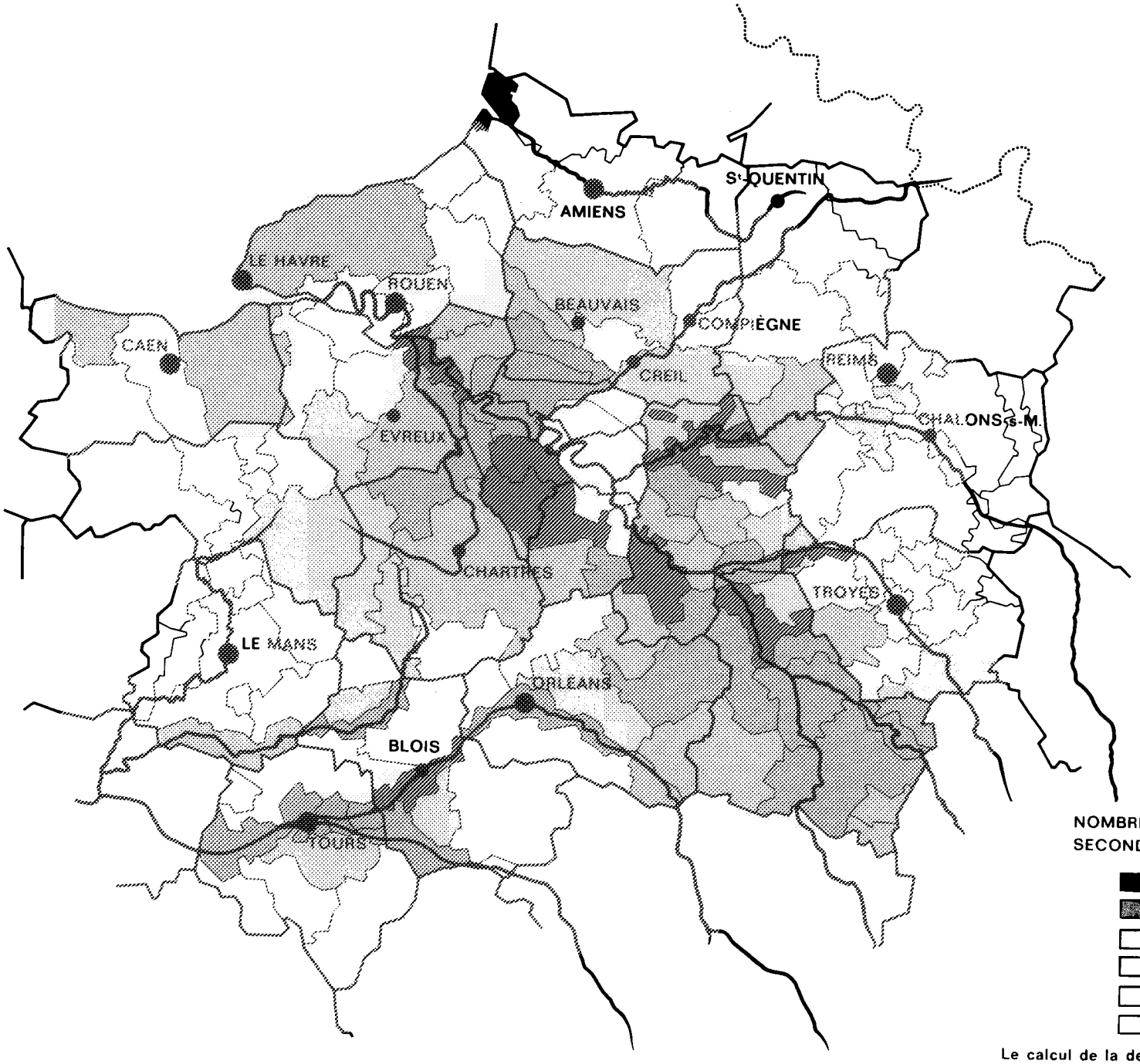
Lié aux conditions médiocres de la vie urbaine actuelle, favorisé par l'accroissement du niveau de vie, et sans doute pour les parisiens par le faible niveau des loyers anciens dans la capitale, et enfin par l'existence d'un patrimoine immobilier en milieu rural aménageable à peu de frais, le phénomène des résidences secondaires de fin de semaine a connu une poussée particulièrement vive dans le Bassin Parisien. Si cette évolution n'est pas modifiée, ce qui est probable dans les prochaines décennies, la demande de résidences secondaires dans le Bassin Parisien pourra être de l'ordre de 150 000 à 200 000 d'ici 1985.

Dans l'aire d'étude du Bassin Parisien et en dehors des principales agglomérations, on estime à 39 % du nombre total des résidences, les résidences de "loisir", dont 12 % étaient utilisées exclusivement pendant les week-ends et 27 % étaient des résidences principales servant en outre à l'hébergement en période de fin de semaine ou de vacances.

La répartition de ces résidences est très inégale suivant les régions ; leur nombre est plus élevé dans le sud-est de la Région Parisienne, jusqu'à l'Yonne et la Côte-d'Or notamment, et plus près de Paris dans les secteurs nord et ouest de la couronne, dans l'Eure-et-Loir, l'Eure, la Seine-Maritime et le sud-ouest de l'Oise.

Les trois quarts d'entre elles sont situées dans des communes rurales, la moitié à moins de deux heures de Paris ; du fait de la saturation déjà atteinte dans certains secteurs et de l'amélioration des moyens de communication, des zones plus éloignées commencent à être très recherchées : le Perche et le Bocage normand par exemple.

LES RÉSIDENCES SECONDAIRES DANS LE BASSIN PARISIEN EN 1962



NOMBRE DE RÉSIDENCES SECONDAIRES AU KM²

- plus de 3,3
- 2,1 à 3,2
- 1,3 à 2,0
- 0,9 à 1,2
- 0,5 à 0,8
- 0,1 à 0,4

Le calcul de la densité kilométrique a été fait par région agricole (Etude de Mme F. Cribier)

Une évolution nouvelle apparaît : la transformation de résidences secondaires en résidences principales dans les secteurs les plus proches de Paris, et surtout en résidences de retraite dans les petites agglomérations notamment.

D'autre part, bien que d'essence individuelle, le phénomène de la résidence secondaire tend aujourd'hui à s'insérer dans les formes de la vie collective, ce qui implique un ensemble d'équipements pour des activités de loisir ; la création de véritables hameaux de résidences secondaires en Région Parisienne comme dans l'Oise ou dans l'Yonne traduit déjà cette tendance.

Le phénomène de la résidence secondaire s'accompagne d'effets souvent négatifs tels que l'enchérissement du patrimoine immobilier rural, la raréfaction des logements locatifs utilisés par les ouvriers agricoles, la mise en place d'équipements mal utilisés qui représentent une charge financière excessive pour les petites collectivités territoriales, la dégradation du paysage, etc. et ces inconvénients dans certains cas peuvent l'emporter sur les avantages procurés par le développement d'activités commerciales ou artisanales ou la remise en état d'habitations à l'abandon. Ainsi est-il nécessaire d'organiser à l'échelon local et de maîtriser un développement qui peut devenir anarchique.

5. Les autres formes d'accueil et d'hébergement

L'hôtellerie traditionnelle, même dans les régions qui paraissent les mieux équipées comme le littoral de la Manche ou le Val de Loire, a besoin d'être organisée et développée pour satisfaire les différentes catégories de clientèle de passage ou de séjour.

Les "stations vertes", c'est-à-dire les localités rurales qui font un effort particulier pour la mise en valeur de leur site et la création d'équipements de loisir et d'hébergement, et dans lesquelles en particulier l'hôtellerie est incitée à se moderniser, forment déjà un réseau important dans la Sarthe et les départements du Val de Loire qui devrait pouvoir s'étendre dans d'autres régions de la couronne.

La formule des "villages de vacances" pour les familles est encore envisagée avec réticences par les associations et clubs de tourisme ; ce type d'hébergement devrait cependant trouver sa place dans le Bassin Parisien, compte tenu de son intérêt sur le plan social. Une autre formule, celle du "gîte rural", mérite également d'être développée. Elle présente l'intérêt d'établir des relations directes et quotidiennes entre habitants des villes et des campagnes et contribue à la rénovation du patrimoine immobilier tout en apportant un revenu complémentaire aux habitants des communes rurales. Pour favoriser cette forme d'hébergement il faudrait aménager la réglementation actuelle afin de permettre leur location pour les périodes de week-end.

D'autres formes d'accueil connaissent un grand développement, comme l'aménagement de terrains de camping et de caravaning. Compte tenu de l'importance des besoins autour de Paris, il y a place encore pour maintes initiatives nouvelles et notamment celles qui permettraient la mise en valeur de pôles d'attraction très divers : sites naturels ou archéologiques, rivières, réserves de chasse ou de pêche, plans d'eau, relais hippiques, aéroclubs, etc..

6. Les équipements sportifs

Aussi bien dans les zones urbaines qu'en dehors, ils sont encore insuffisants, comme d'ailleurs dans l'ensemble du territoire. L'existence d'une importante clientèle saisonnière et surtout de week-end devrait permettre dans le Bassin Parisien de rentabiliser plus facilement des équipements sportifs qui serviront quotidiennement à la population locale. L'aménagement de complexes comprenant plans d'eau, équipements sportifs et possibilités d'hébergement individuel et collectif, constitue en outre un moyen de valoriser certains secteurs de l'espace rural : des opérations de ce type sont à l'étude dans l'Orne et le Calvados.

II - LES GRANDES ZONES D'AMENAGEMENT DE LOISIRS

Une étude préliminaire des possibilités d'aménagement touristique et de loisirs des régions du Bassin Parisien a permis d'établir un premier inventaire des zones qui, du fait de leur situation et de leurs particularités physiques, sont déjà fréquentées ou seraient susceptibles d'accueillir de nouveaux aménagements.

Des vocations dominantes apparaissent telles que résidence et villégiature dans les principales vallées, le Perche ou le Gâtinais, chasse ou pêche dans des secteurs comme la vallée de la Somme ou la région d'Epernay, activités de plein air dans la montagne de Reims ou l'Avalonnais.

Quelques grandes zones ont des vocations plus variées et une importance plus que régionale du fait de la fréquentation parisienne et étrangère. Des efforts particuliers d'aménagement et de promotion sont nécessaires, et une coopération active entre la Région Parisienne et les régions voisines pour établir et réaliser des projets en commun serait souhaitable : il s'agit des côtes de la Manche, des parcs naturels régionaux et de l'ensemble Sologne-Val de Loire.

1. Le littoral de la Manche

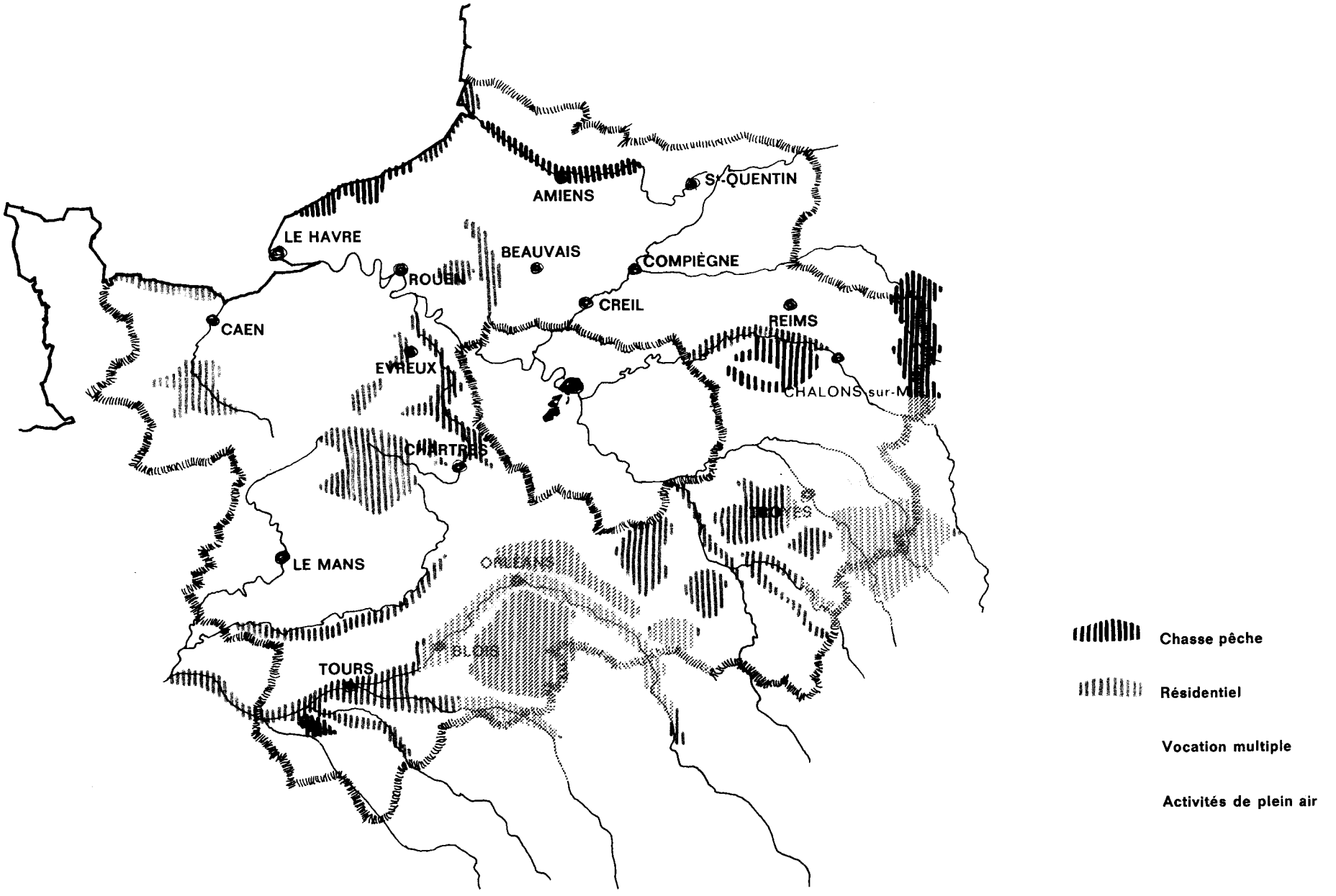
La façade maritime du Bassin Parisien est constituée d'éléments divers aux traits bien caractéristiques : Cotentin, Bessin, Côte de Nacre, Côte Fleurie, Littoral de la Seine-Maritime du Havre au Tréport, Côte d'Opale.

Si l'équipement sportif et hôtelier est souvent ancien et insuffisant et les possibilités pour la navigation de plaisance assez restreintes, le littoral de la Manche dispose d'atouts importants :

- la valeur propre du site, particulièrement dans le Cotentin et la baie de la Somme ;
- les ressources de l'arrière-pays qui permettent des aménagements prolongeant les implantations côtières : percées de la Vallée de la Somme, de la Bresle, la Touques, forêt d'Eawy, pays d'Auge, intérieur du Cotentin ;
- enfin, la proximité des grandes concentrations démographiques de l'Europe du Nord-Ouest : Région Parisienne et Pays-Bas, Belgique et Grande-Bretagne.

Dans le Cotentin qui, au point de vue du tourisme, ne peut être dissocié des autres parties de la côte normande, les possibilités nautiques et touristiques

VOCATIONS DOMINANTES DES ZONES DE LOISIRS



importantes offertes par trois façades maritimes sur 180 km de côtes, et l'attrait des paysages intérieurs, justifieraient l'étude approfondie d'une mise en valeur d'ensemble.

Sur la côte du Bessin, il faudrait à court terme éviter la dégradation du site en organisant l'aménagement de la côte autour de ses bourgs pittoresques et en protégeant les espaces verts qui les séparent.

Plus à l'est, sur tout le littoral du Calvados, de la Seine-Maritime et de la Somme, les actions à entreprendre doivent tenir compte de l'élargissement et de l'évolution de la clientèle familiale traditionnelle, de la possibilité de nouvelles formules d'accueil comme les forfaits de week-end et de séjour, du développement d'activités encore peu pratiquées, comme la pêche en haute mer qui pourrait aider à la reconversion de certains ports, enfin de la nécessité de protéger des sites comme celui de la Baie de la Somme.

2. Les parcs naturels régionaux

On sait que "le territoire de tout ou partie d'une ou de plusieurs communes peut être classé en parc naturel régional lorsqu'il présente un intérêt particulier par la qualité de son patrimoine naturel et culturel, pour la détente, le repos des hommes et le tourisme, et qu'il importe de le protéger et de l'organiser" (décret du 1er mars 1967). Certaines régions agricoles peuvent trouver de ce fait une voie nouvelle pour leur développement.

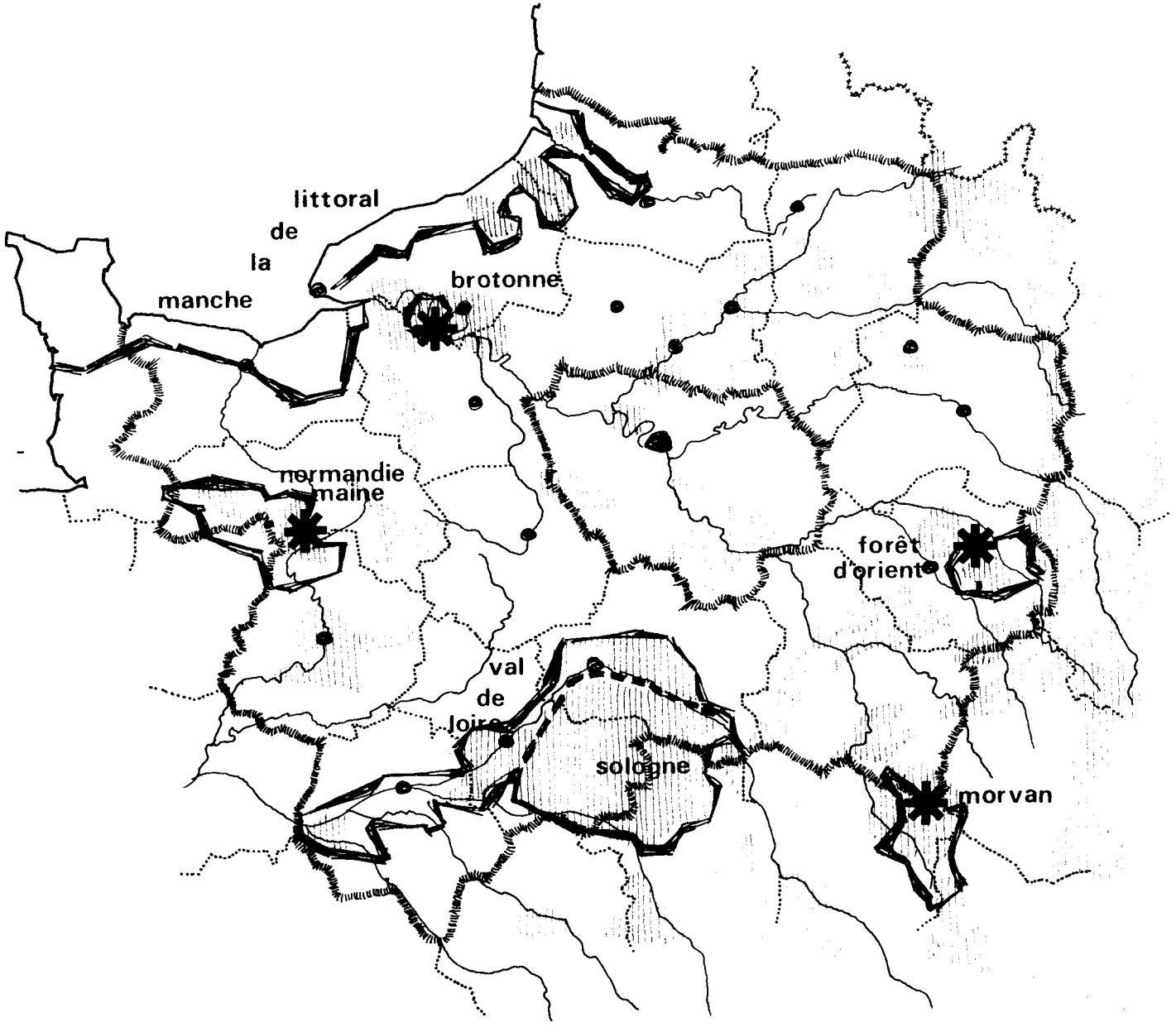
Dans le Bassin Parisien deux secteurs ont déjà été retenus :

• **le parc de la forêt d'Orient**, ou parc de la Champagne, à 200 km de Paris, est situé au contact de quatre régions naturelles très typiques : Champagne Pouilleuse, Champagne Humide, Barrois, Vallée de l'Aube. Il aurait comme vocation essentielle les sports nautiques, et notamment la voile, sur un remarquable ensemble de lacs : le barrage-réservoir "Seine" de 2 300 hectares, aussi grand que le lac d'Annecy et le futur barrage-réservoir "Aube" de 2 600 hectares. L'exploitation hydraulique des retenues entraîne sans doute des contraintes, les lacs se vidant progressivement à la fin de l'été, mais l'eau ne constitue pas le seul attrait de ce parc, et la fréquentation touristique peut s'étendre aisément à l'environnement forestier et rural. Le parc de la forêt d'Orient a aussi une vocation de "musée de plein air vivant" de la Champagne traditionnelle, le patrimoine historique de Troyes constituant en outre un élément d'attraction majeur.

• **le Parc Normandie-Maine,** qui s'étend sur les départements de l'Orne, de la Sarthe et de la Mayenne, présentera une très grande variété avec les secteurs touristiques déjà connus de Bagnoles-de-l'Orne et de la vallée de la Sarthe, les magnifiques massifs forestiers d'Ecouves, Andaine et Perseigne, le paysage caractéristique de la prairie bocagère et un patrimoine culturel important (châteaux d'O et de Carrouges, cathédrales et églises romanes). Ce sera aussi le "royaume du cheval" dans une zone où la tradition est ancienne, puisqu'on y trouve le haras national du Pin, des haras privés, des clubs et circuits équestres et que l'on y pratique encore la chasse à courre.

Un autre parc naturel régional peut être envisagé : celui de la forêt de Brotonne, qui constituera un espace de détente très proche pour les habitants des

LES GRANDES ZONES D'AMÉNAGEMENT DE LOISIR



villes de la Basse-Seine. L'attrait de la belle forêt domaniale devrait être complété par la mise en valeur de l'autre rive de la Seine, avec les abbayes de Jumièges et St-Wandrille. Enfin le projet de parc du Morvan, à la limite sud du département de l'Yonne, ne peut que valoriser une zone déjà très active et bien desservie par l'autoroute Paris-Lyon.

3. La Sologne et le Val de Loire

Du fait de leur proximité, on ne peut pas traiter séparément de ces deux secteurs, dont les caractères et les vocations sont cependant très différents. Un plan d'aménagement de la Sologne est déjà mis à l'étude au niveau régional par un "syndicat mixte pour la sauvegarde et la mise en valeur de la Sologne". Un tel plan se préoccupe notamment d'assurer un équilibre entre les activités agricoles et forestières d'une part et les activités de loisir, chasse et tourisme d'autre part, ainsi que leur répartition rationnelle sur les 500 000 hectares de ce vaste territoire.

Le Val de Loire est un lieu de haute qualité, dont la réputation est internationale : il ne faut pas permettre dans un tel site n'importe quelles formes de développement urbain, mais le protéger des implantations industrielles massives, organiser et développer les possibilités d'hébergement, diversifier les équipements sportifs en profitant notamment de la création d'un chapelet de plans d'eau de régularisation, permettre une circulation et un accès plus faciles. C'est l'un des problèmes importants à traiter par l'Organisation d'Etudes d'Aménagement de la Loire-Moyenne.

La présence au centre du Bassin Parisien d'une vaste concentration de plus de 9 millions d'habitants entraîne la rareté ou la dégradation de ressources naturelles qui jusqu'ici paraissaient inépuisables : il s'agit d'éléments aussi différents que l'espace, l'eau et même les matériaux de construction.

I - L'ESPACE ET LE PAYSAGE

Dans le Bassin Parisien, comme ailleurs, l'espace naturel a été harmonieusement modelé au cours des siècles par les activités humaines ; mais la croissance de la population et le développement récent et de plus en plus important de l'urbanisation et de l'activité industrielle menacent l'équilibre qui s'était établi et transforment irréversiblement certains paysages. L'intensité des dégradations subies par le paysage diminue en s'éloignant de l'agglomération parisienne, mais l'accroissement de la mobilité des hommes et de leurs activités dans le temps comme dans l'espace ne pourra que repousser de plus en plus loin les limites des zones déjà atteintes.

L'urbanisation fait disparaître aux franges des villes les terrains en friche, les espaces boisés, puis les terres agricoles les plus riches. Les implantations disséminées d'habitations ou d'ateliers industriels, les dépôts d'ordures et les cimetières de voitures débordent sur l'espace rural.

La fréquentation touristique de plus en plus intense des espaces ruraux et des forêts leur porte atteinte de façon tantôt apparente par la destruction de la végétation ou le dépôt de déchets non dégradables, tantôt plus insidieuse, par la perturbation des conditions du cycle naturel de l'eau qui est fondamental dans la nature.

Les activités agricoles et forestières modernes qui tendent à obtenir une plus grande productivité de la terre constituent par elles-mêmes une menace importante pour le paysage. Des actions comme la suppression des haies dans le bocage cloisonné de l'Ouest du Bassin Parisien, les travaux connexes au remembrement, l'enrésinement systématique des massifs forestiers sont susceptibles de transformer d'une manière telle le paysage de certaines régions, comme le Perche par exemple, que celles-ci risquent de perdre tout attrait et de ne plus constituer des secteurs privilégiés pour la détente et la récréation des citadins.

La mise en valeur agricole, la fréquentation touristique et certains projets d'aménagement de loisirs menacent des zones du Bassin Parisien particulièrement intéressantes sur le plan de la conservation de milieux biologiques qui méritent une protection particulière : les zones humides - qui sont des laboratoires de recherche naturelle d'un grand intérêt scientifique par la variété de leur flore et de leur faune et des zones d'escale ou d'hivernage pour de nombreuses espèces d'oiseaux, comme les baies de la Somme et de Vire, le Marais Vernier près du pont de Tancarville, les étangs de la Sologne et du Perche.

Quant aux principales vallées, elles subissent les atteintes les plus nombreuses et les plus graves car tous les facteurs jouent : croissance des agglomérations, implantations industrielles, multiplication des résidences secondaires, fréquentation touristique importante et le plus souvent exploitation

intensive et anarchique des ressources du sous-sol en matériaux de construction. Les vallées proches de la Région Parisienne : Marne, Seine, Aube, Yonne, Eure sont les plus touchées ; le Loir, la Loire, l'Aisne sont menacées à leur tour.

Quelles que soient la nature des facteurs de dégradation et l'étendue du secteur menacé, des actions de sauvegarde doivent être engagées, souvent d'une manière urgente, et des mesures réglementaires prises.

D'abord un inventaire systématique et complet des zones du Bassin Parisien menacées à divers titres est nécessaire. Il est en cours pour les sites naturels par les soins du Service de Conservation de la Nature ; il devrait être généralisé pour l'ensemble des sites à conserver, en allant au-delà du recensement des seuls monuments historiques. Des mesures réglementaires ou incitatives sont à engager dès à présent pour assurer l'aménagement et la protection des espaces les plus menacés, notamment ceux qui sont proches de la Région Parisienne ou dans la Basse Vallée de la Seine : acquisition de forêts par l'Etat et les collectivités, réglementation du déboisement abusif, limitation ou interdiction de constructions dans certains sites, limitation des prélèvements d'eau, des défrichements et des arrachages de haies, etc. Dans l'établissement de schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme pour certaines vallées déjà citées, on pourrait ainsi réserver un "tiers sauvage" où seraient appliquées ces mesures.

II - L'EAU

Dans le Bassin Parisien, l'eau apparaît comme une ressource rare, dont l'utilisation doit être organisée en tenant compte des différentes catégories de besoins, tant dans certains secteurs de production agricole que dans les grandes zones urbanisées.

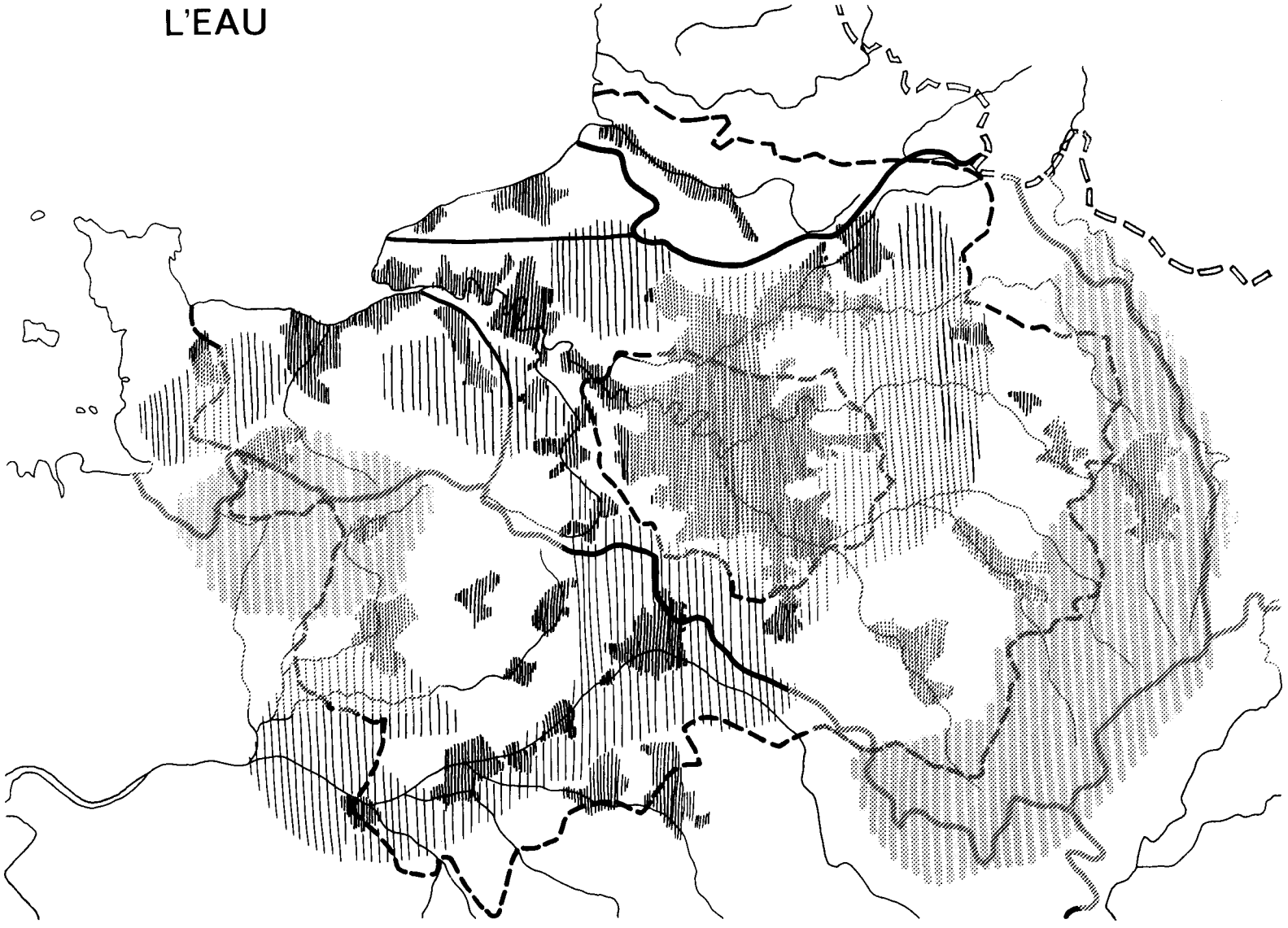
C'est dans le bassin fluvial de la Seine et de ses affluents que se posent les problèmes les plus sérieux, du fait de l'importance des prélèvements d'eau pour la consommation de l'agglomération parisienne et des autres zones de concentration de peuplement et d'industries, et de l'insuffisance générale des installations de traitement des eaux usées. La situation est critique en de nombreux points, secteur de Reims, vallée de l'Oise, traversée de Paris où la Seine est polluée à partir de Melun, Basse-Seine enfin, en particulier au niveau de Rouen. Les besoins agricoles sont d'autre part de plus en plus importants dans les grands plateaux céréaliers de l'Eure, de la Beauce et de la Champagne notamment.

Il ne s'agit pas toutefois d'un problème général de ressources mais d'un problème de gestion de la quantité et de la qualité de ces ressources, de transfert dans le temps et dans l'espace.

Sans doute, les études de l'Agence de Bassin "Seine-Normandie" montrent que d'ici vingt ans les ressources disponibles dans l'ensemble du bassin pourraient équilibrer des besoins qui seraient le double des besoins actuels, sans qu'il soit nécessaire de procéder à des transferts massifs à partir d'autres bassins, notamment celui de la Loire.

Mais on observe dès à présent des déséquilibres graves dans les possibilités d'utilisation de l'eau dans le Bassin Parisien. C'est ainsi que dans la Basse-Seine les pompages industriels et les rejets

L'EAU



Zone de consommation d'eau agricole

Zone de consommation d'eaux urbaines et industrielles

Zone d'alimentation préférentielle des eaux superficielles

Limite hydrographique de bassin

Limite de sous-bassin

d'eaux usées de plus en plus importants accélèrent la pollution des eaux souterraines utilisées par ailleurs pour l'alimentation humaine, et que l'alimentation en eau potable d'une partie de la Région Parisienne par prélèvement d'eau dans la vallée de l'Oise deviendrait incompatible avec le développement industriel et urbain des secteurs situés à l'amont, si des mesures n'étaient pas rapidement prises.

Il est nécessaire, d'une part de régulariser les débits des cours d'eau en écrêtant les crues et en augmentant les débits d'étiage par la création de barrages-réservoirs importants en tête des bassins hydrauliques, tels les barrages Seine, Aube, Marne, ou au fil de l'eau comme sur la Loire ; d'autre part de réduire au maximum la pollution des rivières en construisant des stations d'épuration qui devront traiter la plus grande partie possible des eaux industrielles et urbaines , enfin d'assurer un équilibre entre les prélèvements dans les cours d'eau et ceux effectués dans les nappes souterraines.

La politique de l'eau définie par les Agences de Bassin suppose la coordination des actions engagées. et la mise en œuvre d'investissements importants. Les sacrifices financiers demandés aux collectivités territoriales et la participation des entreprises industrielles et agricoles doivent ainsi confirmer une nécessaire solidarité économique entre les différents secteurs d'un même bassin hydraulique, qu'ils appartiennent ou non à une même région. Sinon le problème de l'eau dans le Bassin Parisien serait de nature à modifier les perspectives de répartition du développement urbain et à imposer des limites à la croissance de son économie.

III - LE PROBLEME PARTICULIER DES SABLIERES

L'exploitation des gisements alluvionnaires de matériaux de construction, les "sablières", dans les vallées de la Seine et de ses principaux affluents fournit un exemple caractéristique des risques de mauvaise utilisation du site lorsque des actions particulières ne sont pas intégrées dans une politique générale d'aménagement. Le problème a été soulevé pour la basse vallée de la Seine à l'occasion des études précédant son schéma d'aménagement, mais il intéresse également les vallées de l'Eure, de l'Oise, de la Marne, de l'Yonne et du Loing, de même que la Seine en amont de Paris.

L'impulsion donnée depuis la guerre aux travaux d'équipement de toute nature a entraîné un développement rapide des besoins en matériaux de construction : c'est ainsi que la consommation de la seule Région Parisienne est passée de 9 millions de tonnes en 1959 à 25 millions en 1965, pour une production de 21,5 millions de tonnes, ce qui oblige à faire appel à des gisements plus éloignés.

Une étude du Ministère de l'Industrie prévoit que dans la région parisienne la consommation par habitant devrait être multipliée par deux et demi de 1965 à 1985, ce qui porterait le total des besoins à plus de 75 millions de tonnes par an, et à plus de 100 millions de tonnes pour l'ensemble du Bassin Parisien. Cependant les réserves de la Région Parisienne seraient épuisées avant la fin du siècle et la plus grande partie des besoins devra être couverte par les départements voisins, et même par des ressources plus lointaines.

L'exploitation systématique des gisements de sables et de graviers va conduire à des modifications profondes du paysage des vallées dans la couronne, jusqu'à la Loire notamment. Parallèlement aux grands gisements exploités par des sociétés importantes se multiplient les petites carrières et, le plus souvent, il n'y a pas de réutilisation satisfaisante des sites pour un autre usage.

Or l'exploitation des ressources du sous-sol peut être organisée de manière à faciliter ultérieurement le remblaiement pour reconstituer des terrains à vocation industrielle ou agricole, ou même l'aménagement de zones de loisir, par exemple lorsque l'extraction des matériaux dans la nappe phréatique laisse subsister des plans d'eau.

Pour cela un inventaire systématique de ces ressources est à faire. Dans chacune des zones intéressées un plan rationnel d'utilisation des gisements doit être établi, prévoyant un échelonnement des ouvertures et un réaménagement après achèvement de l'exploitation, ceci avec un contrôle effectif.

Au niveau des schémas d'aménagement et d'urbanisme en particulier, on définirait les zones à exploiter en tenant compte de leurs réutilisations. Les études entreprises dans la Région Parisienne, dans la Basse-Seine, dans la vallée de l'Eure devraient être généralisées dans les différentes vallées intéressées par le problème.

LISTE DES ETUDES EXECUTEES DANS LE CADRE DE LA MISSION CONFIEE AU GROUPE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU BASSIN PARISIEN

ETUDES PRELIMINAIRES :

- SETEC (Société d'études techniques et économiques) et Maurice H. ROTIVAL : LE BASSIN PARISIEN - Etude de reconnaissance sur le Bassin Parisien - 1966 -
- CREDOC & SODIC (Centre de recherches et de documentation sur la consommation - Société pour la conversion et le développement industriels) : Perspectives d'aménagement du Bassin Parisien - 1966 -
- Rapport du Groupe de travail "Bassin Parisien" de la Commission Nationale de l'Aménagement du Territoire - 1966 -

MISSION D'ETUDES DU BASSIN PARISIEN :

- Population active dans le Bassin Parisien - 1962-1985 - (R 1 : Septembre 1968)
- Activités et emplois dans le Bassin Parisien - Développement, localisation (R 2 : Septembre 1968)
- La population dans le Bassin Parisien - Evolution récente et perspectives (R 3 : Septembre 1968)
- Taux d'activité dans le Bassin Parisien en 1962 (R 4 : Septembre 1968)
- La population active agricole dans le Bassin Parisien - Evolution récente et perspectives 1985 (R 5 : Octobre 1968)

MISSION D'ETUDES BASSE-SEINE :

- L'avenir de la Basse-Seine (Livre Blanc) - Février 1967
- Projet de schéma d'aménagement de la Basse-Seine - Mars 1968

ORGANISATION D'ETUDE POUR L'AMENAGEMENT DES VALLEES DE L'OISE ET DE L'AISNE

- Mémorandum - Septembre 1968

BUREAUX D'ETUDES :

- BERU (Bureau d'Etudes et de Réalisations Urbaines) : BASSIN PARISIEN, Offre touristique - Juin 1968
- SOFRES (Société française d'enquêtes par sondage) : Enquête sur les résidences de loisirs dans le Bassin Parisien - Juin 1968 (avec le Commissariat Général au Tourisme).
- BERU (Bureau d'Etudes et de Réalisations Urbaines) : ORLEANS - TOURS, aptitudes et vocations tertiaires (bureaux) - Octobre 1968
- MUSEUM NATIONAL D'HISTOIRE NATURELLE, Service de Conservation de la Nature : Inventaire biologique du Bassin Parisien - Octobre 1968 - Mars 1969
- CSU (Centre de Sociologie Urbaine) : Les migrations dans le Bassin Parisien de 1955 à 1962 - Avril 1968
- CAES (Centre de traitement visuel de l'information et de cartographie économique et sociale) : Atlas du Bassin Parisien - en cours
- ISEA (Institut de Science Economique Appliquée) : Développement polarisé du Bassin Parisien - en cours.
- SETEC & CGEA (Société d'Etudes Techniques et Economiques - Compagnie Générale d'Economie Appliquée) : Etudes des liaisons ferroviaires interurbaines - en cours.

Les principaux documents administratifs relatifs à l'aménagement du Bassin Parisien ont été rassemblés dans une brochure d'information publiée en octobre 1968 par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (en vente à la Documentation Française, 31, quai Voltaire - PARIS 7e).

Le projet de Livre Blanc du Bassin Parisien a été établi, sous la responsabilité de Jérôme MONOD, Délégué à l'Aménagement du Territoire, sous la direction de Michel LACHAIZE, Secrétaire Général du Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien, assisté de Claude FATOUX, Chargé de Mission à la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, et de Raoul PIGHETTI, responsable de l'équipe de la Mission d'Etudes du Bassin Parisien, Jean-Philippe ASTOIN, Michel GLEIZER, Suzanne GUIGUES, René LALUE, Jacques LOUX, Michel de SABLET, Joëlle SCHRÖDER et avec le concours des Chargés de Mission de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS 7

PREMIERE PARTIE
AMENAGER LES REGIONS DU BASSIN PARISIEN 13
I - Situation de la couronne du Bassin Parisien 16
II - Premiers éléments de doctrine 18
III - La place du Bassin Parisien dans l'aménagement du territoire 18
IV - Deux principes fondamentaux pour une politique d'aménagement du Bassin Parisien 22
V - Eléments d'une stratégie d'aménagement 23
VI - Pour une concertation interrégionale 26

DEUXIEME PARTIE
CHAPITRE I - LA POPULATION ET LES EMPLOIS 31
I - La population du Bassin Parisien en 1968 31
II - L'évolution de la population totale 32
III - La répartition de la population dans la couronne du Bassin Parisien en 1985 35
IV - L'urbanisation 37
V - La population active et les emplois dans la couronne 38

CHAPITRE II - LES ACTIVITES ECONOMIQUES 40
I - Caractéristiques de l'activité économique dans les régions de la couronne 40
II - Les perspectives de développement économique dans la couronne du Bassin Parisien 47
III - Les actions 53

CHAPITRE III - L'ORGANISATION URBAINE 56
I - Les villes de la couronne du Bassin Parisien 59
II - Villes de la couronne et villes nouvelles de la Région Parisienne 66

TABLE DES CARTES

Relief du Bassin Parisien 6
Le Bassin Parisien 8
Aires d'études d'aménagement à l'échelon régional 11

Paris, le Bassin Parisien, les métropoles d'équilibre 19
Densité de population en Europe de l'Ouest en 1965 20
Grandes agglomérations de l'Europe de l'Ouest en 1965 21
Zones d'appui et Centres régionaux 25

Evolution de la population totale 33
Répartition de la population en trois secteurs dans la couronne 35
Population des zones d'appui 36

Localisation des emplois industriels nouveaux 43
Localisation des établissements industriels nouveaux 45
Etablissements industriels de la couronne du Bassin Parisien de plus de 50 emplois au 1er janvier 1967 50-51
Régime des aides au développement régional 55

Croissance des agglomérations de la couronne 57
Zones d'influence des grandes villes 58
Les grandes villes de la couronne 60
Chartres 62
Rouen 63
Tours 64
Relations entre le schéma d'aménagement de la Basse-Seine et le développement des villes de l'ouest de la Région Parisienne 70-71

CHAPITRE IV - LES RESEAUX DE TRANSPORT 72
I - L'évolution technologique des transports et ses conséquences 72
II - Une politique des transports au service de l'aménagement du Bassin Parisien 75
III - Les grandes liaisons routières 76
IV - Les transports en commun terrestres 77
V - La desserte aéronautique des régions du Bassin Parisien 81
VI - Les grands axes fluviaux 84

CHAPITRE V - L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR 86
I - Les déséquilibres actuels 86
II - Vers une nouvelle image géographique de l'organisation universitaire dans le Bassin Parisien 93
III - L'évolution des effectifs 96

CHAPITRE VI - LES LOISIRS 98
I - Eléments pour une politique des aménagements de loisirs 99
II - Les grandes zones d'aménagement de loisirs 104

CHAPITRE VII - LES RESSOURCES RARES 109
I - L'espace et le paysage 109
II - L'eau 110
III - Le problème particulier des sablières 112

Grandes infrastructures de transport - situation en 1968 73
Liaisons routières transversales les plus fréquentées 78
Liaisons routières importantes pour l'aménagement des régions du Bassin Parisien 79
Les grands axes navigables de l'Europe de l'Ouest 85

Les circonscriptions académiques dans le Bassin Parisien 87
Taux de scolarisation universitaire par département en 1966-1967 89
Exemples de localisation des équipements universitaires - Caen - Reims - Orléans 91

Les résidences secondaires dans le Bassin Parisien en 1962 102
Vocation dominante des zones de loisirs 105
Les grandes zones d'aménagement de loisirs 107

L'eau 111

COMPOSITION ET IMPRESSION RAMBAULT & GUIOT - PARIS
2e Trimestre 1969 - Dépôt légal n° 657
Réimpression Octobre 1969