

# PARIS PROJET

NUMERO 34-35

*PARIS 2020,  
ÉLÉMENTS  
POUR UN PLAN  
D'AMÉNAGEMENT  
ET DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE*



# PARIS PROJET

Collection préparée par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), association déclarée

## CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'APUR

Membres :

L'État, représenté par :

- M. le Préfet de la Région d'Ile-de-France, préfet de Paris, ou son délégué, représentant le ministre de l'Intérieur, de la Sécurité intérieure et des Libertés locales.
- M. le Directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France ou son délégué, représentant le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.
- M. le Directeur régional de l'Insee ou son délégué, représentant le ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie.
- M. le Ministre de la Culture et de la Communication ou son délégué.
- M. le Préfet de police ou son délégué.

La Ville de Paris, représentée par :

- M. Bertrand Delanoë, maire de Paris.
- M. Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie, trésorier de l'Apur.
- Mme Dominique Bertinotti, maire du 4<sup>e</sup> arrondissement.
- M. Jean-Pierre Caffet, adjoint au maire de Paris chargé de l'urbanisme et de l'architecture, président du conseil d'administration.
- Mme Claire de Clermont-Tonnerre, conseillère de Paris.
- M. Jean-Yves Mano, adjoint au maire de Paris chargé du logement.
- M. Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France.
- Mme Françoise de Panafieu, maire du 17<sup>e</sup> arrondissement.

Le Département de Paris, représenté par :

- M. Roger Madec, conseiller général du Conseil général de Paris, conseiller de Paris, maire du 19<sup>e</sup> arrondissement.

La Région d'Ile-de-France, représentée par :

- M. Jean-Felix Bernard, conseiller régional.
- M. Bertrand Bret, conseiller régional, vice-président de l'Apur.
- M. Jean-Loup Morlé, conseiller régional.

La Chambre de commerce et d'industrie de Paris, représentée par :

- M. Jean-Louis Jamet, président de la Délégation de Paris, ou son délégué.

La Chambre des métiers de Paris, représentée par :

- M. Armand Arianer, président, ou son délégué.

La Caisse d'allocations familiales de Paris, représentée par :

- M. Richard Puyal, président, ou son délégué.

La Régie autonome des transports parisiens, représentée par :

- Mme Anne-Marie Idrac, présidente-directrice générale, ou son délégué.

## PARIS PROJET

Directeur de la publication : Jean-Baptiste Vaquin.

Ont collaboré à ce numéro : Julien Bigorgne, André-Marie Bourlon, Michel Cougouliègne, Marc Esponda, Thomas Lesay, Olivier Nicoulaud, Patricia Pelloux, Hovig Ter Minassian, Florent Turck, Anne-Marie Villot.

Conception : André Lortie.

Coordination et réalisation : Christiane Blancot, André Lortie.

Révision : Susan Watelet-Riou.

Documentation photographique : Myriam Berthier, Maud Charasson.

Reportages photographiques : Jérôme Saint-Loubet Bié et Apur.

Conception graphique : Pierre Dusser (écran/papier).

Mise en pages/cartographies : Martine Cléron, Edwige Dessenne/Christine Delahaye, Maria Dragoni, Bernadette Eychenne, Patrick Galas, Odile Ollagnon, Laurent Planchot, Alain Ponceau, Anne Servais, Pascale Sorlin-Sarazin.

Suivi de réalisation : Apur.

Imprimerie : Néo Typo; 1c, rue Lavoisier, 25044 Besançon Cedex.

Diffusion : Apur, Service diffusion 17, boulevard Morland, 75181 Paris Cedex 04 - Tél. : 01.42.71.28.14 - www.apur.org

Photographie de couverture : Apur.

*Paris Projet* possède le caractère d'une revue consacrée à l'exposé et au commentaire d'études et de réalisations et ne doit en aucun cas être regardée comme une sorte de « Journal officiel de l'administration », dont chaque ligne ou chaque conclusion définirait la position ou engagerait la responsabilité.

© Atelier parisien d'urbanisme, Paris 2003.

ISBN 2-900222-14-1

Dépôt légal : octobre 2003.

PARIS PROJET NUMÉRO 34-35

# PARIS PROJET

## PARIS 2020

ÉLÉMENTS POUR UN PLAN D'AMÉNAGEMENT  
ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

# POSER LES TERMES DE L'ÉVOLUTION DE PARIS

J E A N - P I E R R E C A F F E T

Paris engage aujourd'hui la révision de son Plan local d'urbanisme (PLU). La dernière révision d'ensemble de ce document remonte à 1989, année de la chute du mur de Berlin. C'était hier, mais c'était aussi, à bien des égards, un autre temps. Depuis, on le sait, le monde, les modes de vie et les attentes des habitants ont considérablement évolué.

Il y a quinze ans, penser l'urbanisme à Paris conduisait surtout à traiter des grandes fonctions urbaines à l'échelle de la ville, dans les strictes limites de son périmètre, tout en concevant le dialogue avec les habitants d'une manière très juridique et centralisée. Aujourd'hui, les usages et les pratiques se sont multipliés et il n'est plus possible de plaquer une pensée unique sur la ville. Il faut, au contraire, confronter les échelles, du quartier et de l'arrondissement, à la ville et à l'agglomération. Il faut aussi ouvrir le débat avec les habitants, en imaginant les formes nouvelles de ce dialogue, avant d'effectuer les choix indispensables.

Voilà, à mes yeux, des axes essentiels pour préparer un développement durable de Paris.

Confronter les échelles, c'est savoir dans le même mouvement préparer les projets de Paris, capitale, et porter l'attention nécessaire aux préoccupations locales de la vie quotidienne : lutte contre l'insécurité et l'insalubrité, création d'équipements, soutien aux commerces de proximité, respect de l'environnement et développement des circulations douces.

C'est aussi réduire les inégalités et trouver de nouveaux équilibres entre les quartiers, en termes de diversité d'occupation et de mixité sociale. Le renforcement des emplois dans l'Est et le Nord et celui des logements sociaux dans le Centre et l'Ouest font ainsi partie des pistes de travail retenues pour préparer le futur PLU.

Confronter les échelles, c'est encore préciser la part du renouvellement du bâti et celle de la préservation de l'existant, dans un tissu déjà très constitué et parfois prestigieux. Cette question difficile nous conduit à évoquer des sujets aussi sensibles que la définition du patrimoine, la place de la création architecturale, la diversité du paysage et de la silhouette de Paris.

C'est, enfin, nous tourner vers ceux qui nous entourent et préparer avec eux les principaux projets qui organiseront

notre avenir. Le Grand Projet de renouvellement urbain de la couronne et le tramway des Maréchaux permettent déjà d'engager la réflexion avec les communes limitrophes. L'aménagement en profondeur des principaux territoires évolutifs de l'agglomération, comme celui de La Plaine Saint-Denis et du nord-est de Paris, pourra prolonger cette ambition sur une plus vaste échelle. La candidature de Paris aux jeux Olympiques de 2012 en offre aussi l'occasion.

Ouvrir le débat, la nature même des questions posées et leur complexité suffisent à en montrer la nécessité. Pour beaucoup, aujourd'hui, la manière de communiquer, de préparer et de faire aboutir un projet est aussi déterminante que le contenu du projet lui-même. Encore plus que cela, la concertation et ses résultats font partie intégrante du projet, même si, au bout du compte, la décision revient aux élus.

C'est le sens de l'action qui est menée dans le cadre de l'actuelle révision du PLU. Tous les habitants doivent en être les acteurs, par l'intermédiaire notamment des 121 conseils de quartier qui sont nés de la récente loi relative à la démocratie de proximité. Depuis plusieurs mois, un travail considérable a ainsi été effectué : les difficultés et les atouts de chaque quartier ont été repérés ; des propositions et des idées ont été avancées et synthétisées, arrondissement par arrondissement – elles permettront de formuler des propositions concrètes.

L'Apur a beaucoup contribué à ce travail, en fournissant à chaque étape les éléments d'analyse et de prospective qui lui étaient demandés. Il était naturel que *Paris Projet* en présentât la synthèse.

Par ailleurs, en donnant la parole à des spécialistes reconnus, ce numéro de la revue résume et illustre point par point l'actualité des débats sur les principaux sujets traités. Il contribue ainsi très utilement à la démarche de réflexion, ouverte et partagée, voulue par la municipalité pour concevoir les nouveaux documents d'urbanisme de la capitale.

Jean-Pierre Caffet,  
adjoint au maire de Paris  
chargé de l'urbanisme et de l'architecture.

# SOMMAIRE

INTRODUCTION	
5	Poser les termes de l'évolution de Paris, Jean-Pierre Caffet
9	Avant-Propos, Jean-Baptiste Vaquin
14	La loi SRU et Paris, Catherine Barbé
LES ÉCHELLES DU POLYCENTRISME PARISIEN	
18	Les dimensions de Paris
20	L'emploi et l'économie
34	Unité et pluralité parisiennes : un défi à relever, Guy Burgel
L'ÉCONOMIE DES DÉPLACEMENTS	
54	Espaces publics et déplacements
56	Mobilité et équilibres urbains, Marc Wiel
PORTRAIT SOCIAL ET RÉSIDENTIEL	
88	Profil socio-démographique des parisiens
90	Le parc de logements parisiens
101	Entre-soi ou mixité sociale? Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot
ÉQUIPEMENTS ET VIE QUOTIDIENNE	
112	La vie quotidienne et son environnement
118	Division sociale et inégalités urbaines, Edmond Préteceille
PATRIMOINE ET TRANSFORMATION DES PAYSAGES	
120	Le paysage et l'occupation des sols
140	Le patrimoine, évolution et enjeux, François Loyer
VILLE ET ENVIRONNEMENT	
146	Ville et environnement
184	Bâtir la ville, Sabine Barles et André Guillerme

# AVANT PROPOS

J E A N - B A P T I S T E V A Q U I N

Pour permettre un développement cohérent et durable de Paris, la municipalité doit émettre des principes et des règles. Ces règles constituent le règlement d'urbanisme de la ville. Le premier texte réglementaire <sup>1</sup> a été édicté par Henri II en 1554 ; le dernier en date est le règlement du Plan d'occupation des sols de Paris, de 1977. Aujourd'hui, la municipalité a remis en chantier ce règlement et prépare une nouvelle formulation qui s'appellera le Plan local d'urbanisme. Pour établir ces principes et ces règles, il convient de fixer, pour les prochaines années, les orientations en matière de logements, d'activités, d'équipements, et de prévoir les espaces indispensables. Il faut aussi fixer des objectifs en matière de réduction des inégalités, d'environnement et d'accueil. Il s'agit, enfin, de trouver les outils qui permettront de contrôler l'évolution du paysage et des constructions futures. Dans ce domaine, la situation que nous vivons aujourd'hui résulte donc, pour une grande part, du Schéma directeur (Sdau) et du Plan d'occupation des sols (POS) de Paris qui ont été établis en 1977.

Les orientations du Sdau, approuvées par le Conseil en Paris en 1977, ont servi de support à l'aménagement de la capitale jusqu'en 1992, date à laquelle il a été abrogé, la Ville estimant que ses principaux objectifs avaient été atteints. Ce document a été suivi, la même année, d'un texte d'orientation, la Charte d'aménagement de Paris, qui a précisé la position de la capitale dans le cadre de la préparation du Schéma directeur régional de l'Ile-de-france approuvé en 1994 (Sdrif). Aujourd'hui, le développement de Paris s'inscrit donc dans le seul cadre du Sdrif, devenu directive territoriale d'aménagement. Il est donc nécessaire de préciser à nouveau les grandes orientations urbaines qui encadreront à l'avenir le développement de la capitale.

Le POS de Paris de 1977, outil réglementaire, a connu depuis sa création de nombreux ajustements. Deux révisions et un ensemble de modifications liées à la création de POS fins, ou POS particuliers, en constituent les évolutions principales. La révision générale de 1989 a augmenté les densités autorisées, en particulier en faveur du logement et des activités non tertiaires. Ce faisant, elle a simplifié

le zonage du POS. Les espaces verts, publics, et les berges des voies d'eau ont été mieux protégés et des élargissements de rues, supprimés. La révision partielle de 1994 a essentiellement conduit à renforcer la protection des espaces verts privés en développant les Evip (espaces verts intérieurs protégés) et à diminuer les droits à construire affectés aux bureaux. Enfin, des POS particuliers, adaptations plus précises et plus protectrices des règlements sur certains quartiers, ont vu le jour dans plusieurs arrondissements de Paris, depuis la Butte-aux-Cailles et Montorgueil, jusqu'à Montmartre et au faubourg Saint-Antoine. S'il a cherché à s'adapter à l'évolution du contexte, le POS apparaît aujourd'hui vieilli et, surtout, sa cohérence n'est plus assurée. De toute façon, il était devenu indispensable de le réviser.

UN MONDE  
QUI CHANGE

Cette évolution des documents d'urbanisme est nécessaire principa-

lement parce que le monde, en vingt ans, a changé et que de nouvelles exigences s'affirment, qu'il faut prendre en compte dans l'aménagement futur de Paris. La période 1975-1980 a d'abord été celle d'un changement majeur de cycle économique, avec l'interruption de la croissance des Trente Glorieuses. Elle a marqué le début d'une période d'incertitudes économiques qui avait trouvé son aboutissement depuis 1997. L'année 2001 a ouvert une période nouvelle. Elle est consécutive à une forte chute de l'emploi industriel dans la région et dans Paris, avec ses conséquences sur le plan du chômage, mais aussi sur le plan social et sur celui de l'organisation du travail. Cette diminution de l'emploi industriel a d'ailleurs fait émerger un déséquilibre accentué de l'emploi entre l'est et l'ouest de l'agglomération centrale, mais aussi, en raison des aléas économiques, des difficultés croissantes dans les quartiers sensibles, auxquelles la politique « Habitat et vie sociale », celle du « développement social » des quartiers, puis la « politique de la ville » ont tenté de répondre.

À l'incertitude sur la croissance future s'ajoutent les questions posées par de nouvelles formes d'organisation du

temps, notamment dans le cadre de la loi sur la réduction du temps de travail. D'autres questions se posent aussi, liées à l'allongement de la durée de vie et aux choix qui seront retenus en matière de retraite. De manière générale, la période 1980-2000 a aussi été celle d'une libéralisation de l'économie, d'ouverture à la concurrence et de concentration des entreprises, mouvement qui s'est particulièrement étendu à partir de 1990, dans le cadre de la mondialisation. La période qui s'ouvre avec l'émergence de l'Europe voit, au contraire, s'affirmer des interrogations de plus en plus fortes sur les effets de la mondialisation et la nécessité de préserver les identités régionales et locales.

Sur un plan local, la production de logements est restée, au cours des vingt dernières années, un élément essentiel de la politique d'aménagement de Paris et de la région. Les 6 000 logements construits en moyenne par an à Paris, dont 2 000 à 3 000 logements sociaux et intermédiaires, ont été mieux insérés en termes architecturaux et urbains. Pour répondre à la montée très vive des préoccupations d'environnement à partir des années 1970-1975, le Schéma directeur et le POS de Paris, de 1977, ont en effet proposé une nouvelle manière de concevoir et d'aménager l'espace de la ville et la volumétrie des constructions, ce modèle a longtemps servi de référence dans la capitale.

D'échelle plus urbaine et plus régulière, ordonnée le long de rues et d'espaces publics mieux protégés, écartant les tours et les barres qui avaient marqué le paysage des années 1960, cette architecture a d'abord été bien accueillie. Puis, elle a fait l'objet d'un rejet grandissant de la part des habitants des quartiers les plus concernés, en raison de la densification et de l'uniformisation du paysage auxquelles elle leur paraissait conduire. Aujourd'hui, si la question de la production de logements reste un sujet important, elle se pose en des termes nouveaux, liés à la préservation de la diversité du paysage de Paris, au renforcement de la mixité sociale et à une meilleure qualité de la vie quotidienne, à une certaine envie d'une architecture renouvelée aussi.

Les années 1980-1990 ont vu également s'élargir les préoccupations d'environnement aux questions de santé, liées aux différentes sources de pollution. Parallèlement aux nuisances de bruit, la pollution de l'air, de l'eau et des sols a fait l'objet d'investigations et de mesures de protection de plus en plus approfondies. La naissance du réseau Airparif, en 1979, et la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, de décembre 1996, ont notamment permis de mieux cerner la pollution de l'air et l'impact de la circulation automobile. Deux documents essentiels d'orientation sont nés de ces analyses, le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA), en 1999, et le Plan des déplacements urbains de la région (PDU), en 2000, lequel définit pour cinq

ans, à l'échelle de la région, les principes d'organisation des déplacements de personnes, du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Sur le plan institutionnel, la possibilité donnée aux Parisiens d'élire de nouveau un maire en 1977, qui avait été précédée par la création du Conseil régional en 1976 et suivie par la mise en place de la décentralisation en 1982, a enfin ouvert la voie à de nouvelles manières de gérer la capitale et la région. La période actuelle marque une nouvelle étape, de même importance, avec le nouveau dispositif mis en place en faveur du développement de la coopération intercommunale et d'une gestion plus cohérente des problèmes d'aménagement. Au débat Paris-province, qui avait dominé la réflexion sur l'aménagement du territoire, se substitue aujourd'hui une réflexion sur l'avenir des grandes métropoles. À celui qui portait sur les rapports entre les villes et les campagnes, se substitue parallèlement une interrogation sur la manière de gérer des aires urbaines étendues, agglomérations discontinues où vit désormais plus de 80 % de la population. Voilà quelques-unes des questions que les démarches en cours abordent et qu'il faudra traduire sous forme d'orientations dans les nouveaux documents d'urbanisme.

#### UN CADRE LÉGISLATIF QUI ÉVOLUE

Dans le cadre des nouvelles dispositions fixées par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, celles du Plan local d'urbanisme (PLU), propre à la capitale, dépassent en effet très largement le champ couvert jusqu'à présent par le Plan d'occupation des sols (POS), puisqu'il comporte, outre un diagnostic et un règlement d'urbanisme, un « projet d'aménagement et de développement durable » (Padd). Ce projet rassemble les orientations que la Ville se fixe pour favoriser l'évolution urbaine, dans le respect des principes énoncés par la loi, sur : l'équilibre entre le renouvellement urbain et la préservation des espaces ; la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale de l'habitat ; l'utilisation économe et équilibrée des espaces tout en préservant l'environnement et en proposant une réduction des nuisances ainsi qu'une prévention des risques naturels.

Outil de cohérence, le PLU doit tenir compte en particulier des dispositions contenues dans les autres documents qui régissent l'aménagement de la capitale : le Programme local de l'habitat (PLH), le Plan des déplacements urbains de la région (PDU) et sa déclinaison locale pour Paris, le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et le Plan de protection contre les risques d'inondation (Ppri). En un mot, le PLU est un véritable projet d'ensemble pour Paris, à la fois stratégique et réglementaire, qui orientera l'avenir de la ville pour les dix à vingt ans futurs.

Ce numéro de la revue *Paris Projet* a pour but, dans cette perspective, de faire la synthèse résumée des éléments de réflexion générale produits par l'Apur à cette fin, issus notamment du recensement de 1999. Il porte un premier regard sur le chemin parcouru, sur les principales qualités de Paris, mais aussi sur ses difficultés actuelles. Il évoque son évolution possible en matière démographique et économique, recense les attentes déjà exprimées et rappelle certaines orientations qui ont été soumises au débat pour y répondre. Il ne s'agit pas d'une improbable conclusion à la phase de concertation, qui s'achève avec le diagnostic, engagée par la mairie et ses services, mais de faire la synthèse du contexte dans lequel le PLU s'inscrit. Compte tenu de son objectif, qui est essentiellement l'organisation du territoire, ce travail met l'accent sur les questions et les projets qui auront une traduction spatiale perceptible. Il ne traite donc qu'une partie des questions relatives à l'avenir du cadre de vie des Parisiens.

Dans tous les cas, ce *Paris Projet* offre sur ces sujets, au lecteur d'aujourd'hui et de demain, les éléments principaux qui auront servi de base à la municipalité parisienne pour préparer les futurs documents d'urbanisme. Il comprend six chapitres : l'enjeu régional, les déplacements, la mixité, les équipements, le paysage et l'environnement. Chaque chapitre est organisé de manière identique : il y a d'abord une présentation synthétique du diagnostic pour le thème donné, ensuite un énoncé du projet politique fixé par la municipalité tel qu'il ressort des différents groupes de travail et instances de concertation mis en place, puis, en accompagnement de ces développements, figurent les documents et cartes de base qui ont animé le débat. Enfin, pour donner trace à ce débat et en conserver la mémoire, la parole sur le sujet est donnée à un spécialiste. L'ensemble est précédé d'un article rédigé par Catherine Barbé, l'actuelle directrice de l'urbanisme de la Ville de Paris. Elle a été responsable de la stratégie et de la législation à la direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat

et de la Construction au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. À ce titre, elle a très activement participé à la préparation et à la rédaction de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains qui préside à la mise au point des plans locaux d'urbanisme. Par ailleurs, administratrice de la Ville de Paris, elle travaille depuis plusieurs années sur l'urbanisme parisien. Elle était donc l'une des personnalités les mieux placées pour dire à la fois comment la loi nouvelle peut s'appliquer à Paris et ce qu'elle peut apporter à la capitale. Nous sommes particulièrement heureux de son concours à ce *Paris Projet* et nous l'en remercions chaleureusement.

Nous avons donc souhaité, dans ce numéro, faire appel à des spécialistes reconnus des principales problématiques sur les sujets abordés, avec la volonté d'élargir la perception que l'on peut en avoir lorsqu'on est quotidiennement confronté aux difficiles équations parisiennes. Peu aisé est l'exercice qui consiste à résumer une ville comme celle-ci à quelques thèmes évidents. C'est notamment dans la loi SRU que nous avons retrouvé les énoncés fédérateurs susceptibles d'offrir cette relative simplification de lecture, et c'est autour des déplacements, de la mixité, de la vie quotidienne, du patrimoine et de l'environnement que nous avons réparti la matière abondante de ce numéro, sans oublier une des spécificités premières de ce territoire, celle du rapport que la ville-capitale entretient avec son agglomération, chantier historique de réflexion et d'action s'il en est. La matière présentée par l'Apur dans ce numéro n'avait pas été, a priori, organisée dans cet ordre et pour être présentée de cette façon. Elle pourra être considérée par certains comme lacunaire sur tel ou tel sujet ou telle ou telle donnée. Rappelons simplement qu'elle n'a pas prétention à l'exhaustivité – qui pourrait l'avoir lorsqu'il est question de ville ? – mais qu'il semblait important de livrer ces informations en partage à l'heure des débats sur l'avenir d'une ville qui nous concerne tous.

Jean-Baptiste Vaquin,  
directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme

1. Cf : *Paris Projet* n° 13-14, Atelier Parisien d'urbanisme, Paris 1975.



**Vers l'établissement du PADD de Paris.**

-  renforcer la part du logement social
-  engager des actions en faveur de la formation et de l'emploi
-  rechercher l'équilibre par l'emploi dans les tissus à dominante résidentielle
-  maintenir l'armature commerciale en favorisant le commerce de proximité
-  contrôler le développement et diversifier les fonctions des secteurs d'emploi dense
-  préserver et encourager la diversité des fonctions dans les secteurs mixtes
-  secteurs "Politique de la ville" et GPRU
-  améliorer le confort du parc de logements privés en favorisant la réhabilitation
-  restructurer les territoires marqués par les grands ensembles de logements sociaux
-  réaliser des opérations mixtes d'aménagement
-  développer de nouvelles centralités et des liaisons commerciales
-  redéfinir le programme de certains grands équipements
-  porter attention aux tissus hétérogènes fragiles
-  préserver les tissus de petite échelle
-  reconquérir et requalifier le site de la Seine et des canaux
-  redécouvrir la Bièvre
-  Conforter et valoriser la trame verte de Paris
-  créer de nouveaux jardins
-  valoriser les promenades et jardins existants
-  planter et ouvrir les espaces libres sportifs, récréatifs et les cimetières
-  mettre en place un réseau de liaisons douces entre les quartiers et réaliser prioritairement des quartiers verts dans les secteurs résidentiels (piétons, vélos, rollers...)
-  "civiliser" les voies principales
-  recomposer les places et les portes de Paris
-  créer des liaisons nouvelles, associées à des promenades
-  réaménager de manière réversible les emprises non utilisées de la petite ceinture
-  protéger les riverains et les espaces publics des nuisances du bd. périphérique
-  développer des continuités interurbaines en couvrant des sections du bd. périphérique
-  créer de nouvelles stations de transport en commun (métro, RER)
-  le tramway sur les Maréchaux
-  rocade des gares
-  prolonger ou restructurer des lignes de transport en commun
-  développer le transport des voyageurs par voie d'eau
-  renforcer et mieux concilier les pôles d'échanges avec la vie locale (gares, les Halles...)
-  organiser la distribution de marchandises (plates-formes logistiques et magasins de quartier)

Cette carte fait la synthèse des grands thèmes abordés dans le cadre de la préparation du PADD. Elle est ensuite détaillée par sujet.

# LA LOI SRU ET PARIS

C A T H E R I N E B A R B É

Une nouvelle municipalité est élue : Paris engage la révision de son plan d'urbanisme. C'est bien là ce que souhaitait le législateur en votant, en décembre 2000, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) : le renouveau rapide de la planification urbaine en France, particulièrement sur les territoires stratégiques. Et pourtant, cette loi n'a pas été conçue pour Paris, ni même pour l'Ile-de-France.

**RELANCE  
DES POLITIQUES  
URBAINES** La loi SRU avait un grand objectif : relancer la planification urbaine pour lutter contre l'étalement et favoriser le renouvellement et la solidarité dans les villes.

**LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN.** Nous avons du mal, nous, les urbanistes parisiens, qui travaillons pour une ville centre, une ville historique, une ville dense, à nous rappeler que la caractéristique principale du développement urbain français, ces trente dernières années, est l'étalement des agglomérations. Car Paris est une ville très dense, dont la population, après avoir longtemps diminué, s'est stabilisée à plus de 240 habitants à l'hectare. Les agglomérations françaises, qui concentrent dorénavant plus de 80 % de la population nationale, sont en revanche de moins en moins denses : de l'ordre de 60 habitants à l'hectare en 1954, moins de 40 habitants à l'hectare aujourd'hui.

Cet étalement urbain, cause et conséquence du développement de la maison individuelle, génère un accroissement de la circulation automobile, des distances parcourues et, pour certains, des temps de transport contraires au développement durable et à la préservation de l'environnement. Il consomme aussi des espaces naturels ou agricoles importants. C'est d'abord contre ce phénomène que l'État a souhaité réagir par la loi SRU. La modernisation et la relance de la planification intercommunale, les schémas de cohérence territoriale, l'obli-

gation d'y recourir pour pouvoir autoriser le développement des communes périphériques et, par conséquent, la nécessité d'une démarche intercommunale, forcément solidaire, sont les dispositions les plus novatrices de la loi ; elles renforcent les autres dispositions législatives adoptées peu avant dans ce domaine de l'organisation territoriale : la loi relative à l'aménagement du territoire, dite loi Voynet, et la loi sur la relance de l'intercommunalité, dite loi Chevènement.

Paris ville centre, ville d'immeubles, ville où le taux de motorisation est largement inférieur à la moyenne nationale, n'est pas directement concernée par ces mesures. Elle l'est en revanche davantage par leur complément naturel : la priorité au renouvellement urbain.

**FAVORISER LE RENOUVELLEMENT URBAIN.** L'étalement urbain génère d'autres nuisances que la consommation d'espaces naturels et l'augmentation des déplacements. Il accroît aussi la dévalorisation des territoires déjà urbanisés mais peu attractifs : friches industrielles, quartiers anciens insalubres, centres historiques dépeuplés, grands ensembles et copropriétés dégradés. Les résultats du dernier recensement ont confirmé que, si les troisièmes couronnes des villes se sont considérablement développées, les premières couronnes, les faubourgs des agglomérations, ont vu leur population diminuer fortement.

Pour favoriser le recyclage de ces territoires, leur renouveau, la loi SRU a privilégié la modernisation des nombreuses règles permettant d'intervenir sur la ville existante. Il s'agit non seulement des outils relevant du code de l'urbanisme – planification, aménagement urbain, fiscalité de l'urbanisme, divisions foncières –, mais également de dispositions juridiques permettant de supprimer les logements insalubres, de prévenir l'apparition de copropriétés dégradées ou de simplifier l'intervention des organismes HLM.

Ces dispositions éparpillées tout au long des 209 articles de la loi trouveront naturellement leur terrain d'application à Paris. Le renouvellement urbain y est

en effet la dominante des politiques urbaines depuis le début du xx<sup>e</sup> siècle : le territoire communal étant entièrement mais parfois mal urbanisé, la ville n'a pu se développer qu'en recyclant progressivement ses emprises industrielles et ferroviaires, ses quartiers anciens les plus mal bâtis, ses immeubles insalubres ou obsolètes et, maintenant, ses grands ensembles mal équipés.

**DÉVELOPPER LA SOLIDARITÉ INTERCOMMUNALE.** Enfin, la loi SRU a imposé d'atteindre en vingt ans un minimum de 20 % de logements sociaux dans chaque commune urbaine. Par cette disposition très contestée, le législateur entendait combattre la fragmentation sociale croissante des territoires : communes pavillonnaires florissantes, contre faubourgs et grands ensembles locatifs dévalorisés. Paris est très concerné par cette mesure qui met en lumière non seulement l'insuffisance de logements sociaux, mais, surtout, les disparités entre arrondissements marquées par un grand déséquilibre entre l'ouest et l'est de la capitale.

Cependant, la notion de solidarité présente dans le titre de la loi ne visait pas seulement la solidarité entre les communes urbaines en matière de logement social. Elle visait plus généralement la nécessité de développer dans tous les champs des politiques urbaines – logement, emploi, déplacements, équipements, préservation de l'environnement –, une planification supracommunale qui se déclinerait ensuite localement sous forme de plan local d'urbanisme. Le caractère unique de Paris rend à ce jour difficilement applicable cet objectif par le biais d'un schéma de cohérence territoriale, document de planification supracommunale imposé par la loi. Paradoxalement, cet objectif sera provisoirement atteint par la révision générale du PLU, qui prend à Paris une ampleur et une ambition proportionnelles à la taille de la commune et à sa spécificité.

**PLU  
ET SPÉCIFICITÉ  
PARISIENNE** La relance de la planification urbaine à l'échelle communale, le PLU, prend à Paris un relief tout particulier. Dans la hiérarchie des documents de planification clarifiés par la loi SRU, le PLU devenait une déclinaison locale des objectifs de planification à l'échelle de l'agglomération : schéma de cohérence territoriale, plan de déplacements urbains et programme local de l'habitat. À Paris, il prend un rôle bien plus important en raison de l'absence de schéma de cohérence territoriale et de l'absence d'obligation légale d'en élaborer un, exception propre à toute l'Ile-de-France, couverte par le Schéma directeur régional (Sdrif).

**L'OBLIGATION DE RÉVISION : UNE ÉVIDENCE POUR PARIS.** Le législateur voulait que les documents d'urbanisme soient désormais révisés régulièrement, pour éviter l'obsolescence et la disqualification qu'avaient connues les anciens schémas directeurs : plus du tiers d'entre eux avaient été élaborés il y a plus de vingt ans et n'avaient jamais été révisés. L'obligation de réviser le document tous les dix ans au minimum s'impose désormais aux schémas de cohérence territoriale. Pour les plans locaux d'urbanisme, la contrainte était plus subtile, mais finalement encore plus forte : toute révision d'un POS existant devait prendre la forme d'une révision générale. Le vote de la loi SRU ayant précédé de quelques mois seulement les élections municipales, les nouvelles équipes ont très légitimement souhaité procéder à des révisions pour traduire dans les règles d'urbanisme leur programme de mandature. C'est le cas de la municipalité parisienne, qui a officiellement décidé d'engager la révision générale du Plan d'occupation des sols de Paris six mois après avoir été élue.

Cette contrainte imposée par la loi est particulièrement bénéfique pour la modernisation et la clarification des règles d'urbanisme parisiennes : le Plan d'occupation des sols de Paris a été élaboré dès le début des années soixante-dix, en application de la toute nouvelle loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967. Ses règles, souvent complexes, ont été un peu simplifiées à l'occasion des deux révisions de 1989 et 1994, mais elles ont été simultanément alourdies par de très nombreuses modifications localisées, notamment les POS de quartiers. Une révision générale s'imposait depuis longtemps, ne serait-ce que pour harmoniser les règles applicables et les moderniser. Vu l'ampleur de la tâche, il valait mieux que la loi la rende inéluctable.

**PARIS ET LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE.** L'introduction dans les plans locaux d'urbanisme d'une nouvelle composante, le projet d'aménagement et de développement durable, est particulièrement appropriée à la spécificité parisienne. En effet, le Parlement a souhaité que les plans locaux d'urbanisme ne se bornent pas à édicter les règles d'urbanisme applicables sur le territoire de la commune, mais qu'ils comprennent l'énoncé de la politique d'urbanisme que la commune entend conduire. Cette disposition fondamentale confère aux plans locaux d'urbanisme un caractère plus politique, qui conduit à décliner des objectifs stratégiques, thématiques ou localisés, et à les réviser probablement plus fréquemment. Or, appliquée à Paris, cette disposition prend une importance toute particulière : la taille de la commune, sa place dans l'agglomération, son statut de capitale rendent d'autant plus nécessaire la définition d'objectifs stratégiques pour ce territoire.

Pourtant, le Schéma directeur de la région d'Ile-de-France est taillé à une échelle bien plus vaste et aucun schéma de cohérence territoriale, par nature intercommunal, n'inclura à court terme le territoire parisien. C'est donc par défaut le PLU, et sa partie « projet d'aménagement et de développement durable », qui va jouer ce rôle.

Les dispositions de la loi énumèrent clairement ce sur quoi doit et peut porter le projet d'aménagement et de développement durable. Cela permet d'y décliner, avec force juridique, des objectifs qui ne trouvent pas directement leur place dans le règlement d'urbanisme, mais qui sont la composante même d'une politique d'urbanisme : l'aménagement de l'espace public, la sauvegarde de la diversité commerciale, le renouvellement urbain, la lutte contre l'insalubrité, l'environnement et les paysages, les quartiers à restructurer... Ainsi, le Padd parisien pourra expliciter, par le texte et par des schémas appropriés, ces objectifs et, dès lors, offrir un cadre de cohérence aux dispositions réglementaires déclinées plus finement sur les 75 000 parcelles du territoire parisien. Ce cadre de cohérence, ce projet urbain, s'appliquera aussi à l'ensemble des interventions urbaines de la Ville, qu'elles soient réglementaires, telle la révision du plan de publicité par exemple, ou opérationnelles, comme les aménagements d'espaces publics ou la mise en place d'une politique de soutien au commerce de proximité, toutes mesures concourant, dans les exemples ci-dessus, à l'objectif d'amélioration de la qualité des espaces publics parisiens.

**LA DISPARITION DES PROCÉDURES DÉROGATOIRES.** En supprimant les PAZ, la loi SRU a transformé la ZAC en simple procédure de réalisation d'un projet urbain, dont la définition et les règles d'urbanisme intègrent le PLU. La disparition de ces dispositifs dérogatoires est particulièrement justifiée à Paris où les politiques d'urbanisme ont largement eu recours à de telles procédures pour mettre en œuvre des projets urbains décidés par les empereurs, les rois, les présidents ou les maires. Cette pratique a fini par susciter méfiance et critiques, l'aménagement urbain par la puissance publique étant trop systématiquement assimilé à une dérogation aux règles ordinaires pour permettre davantage de densité, de hauteur, de bureaux...

Que l'urbanisme opérationnel soit désormais obligé de se fondre dans les règles et dans le zonage environnant du PLU est une garantie de meilleure cohérence entre les projets ordinaires et les projets extraordinaires mis en œuvre par les pouvoirs publics. On évitera à l'avenir des confrontations difficiles entre un tissu urbain banal et un projet public « moderne », dont les opérations des décennies passées ont laissé la trace dans le paysage et la conscience collective parisienne : Italie, front de Seine, gare

Montparnasse, les Halles, projet abandonné de la porte Maillot et, plus récemment, Paris Rive gauche.

**RÉVISION ET CONCERTATION.** Enfin, l'obligation de concertation pendant la révision des documents d'urbanisme est particulièrement bienvenue à Paris en raison de l'importance de la population et des personnes concernées par la politique d'urbanisme de la capitale de la France. À cet égard, l'obligation de soumettre à concertation l'élaboration des plans locaux d'urbanisme et des schémas de cohérence territoriale n'a pas suscité de réserves particulières lors de l'élaboration de la loi SRU. Pourtant, il s'agit d'une innovation considérable dont les modalités et la portée restent encore largement à préciser au vu des expériences qui seront conduites sur l'ensemble du territoire national.

Depuis 1985, l'obligation de concerter s'imposait pour les projets d'urbanisme qui, par leur nature, étaient susceptibles de modifier les conditions de vie des habitants. L'habitude s'est progressivement installée, la concertation est devenue parfois moins formelle, moins informative et les décideurs publics ont commencé à se féliciter de l'intérêt qu'il pouvait y avoir à dialoguer en amont, ne serait-ce que pour désamorcer les conflits. Cette obligation a été étendue, en 1995, à l'élaboration des plans de déplacements urbains ; certaines concertations ont été très pédagogiques et constructives dans ce domaine éminemment conflictuel ; d'autres ont conduit à polariser les débats sur un équipement emblématique, un tunnel, un périphérique... au détriment des questions stratégiques : quelle place respective pour les transports en commun et les voitures particulières ? L'obligation de concerter lors de l'élaboration du plan d'urbanisme est une nouveauté qui a même anticipé sur une directive européenne de juillet 2001 loin d'être traduite aussi largement dans les autres législations nationales européennes.

Qui associer à l'élaboration du plan d'urbanisme, comment, quand et dans quel but ? Comment dépasser le stade de l'information, souvent très, voire trop nourrie, pour atteindre un vrai dialogue, une réelle implication des « personnes concernées », durable et productive ? À supposer qu'on y parvienne parfois, comment harmoniser les contributions sur l'ensemble du territoire, comment prendre en compte certaines propositions et en rejeter d'autres ? Bref, comment faire en sorte que de la concertation émanent une réflexion enrichie et un projet mieux partagé ? Toutes ces questions se posent à toutes les communes qui révisent leur PLU. Mais toutes n'ont pas, comme Paris, deux millions d'habitants qu'il faut essayer de toucher, même très partiellement, pour les associer à l'élaboration du projet urbain.

Un tel défi est une chance pour l'urbanisme parisien : il oblige le PLU à quitter le champ du débat de spécialistes, COS différenciés ou COS additionnels, SHON à l'îlot ou SHON globale... pour formuler les questions de manière concrète, accessible aux citoyens et aux élus. Comment rétablir des continuités piétonnes avec les communes périphériques ? Dans tel arrondissement, faut-il favoriser la localisation d'emplois, la construction de nouveaux logements ou l'aménagement de davantage d'espaces verts ? Le long de telle rue, faut-il garder à tout prix, y compris à celui de leur possible dégradation, des bâtiments bas existants ou autoriser leur remplacement

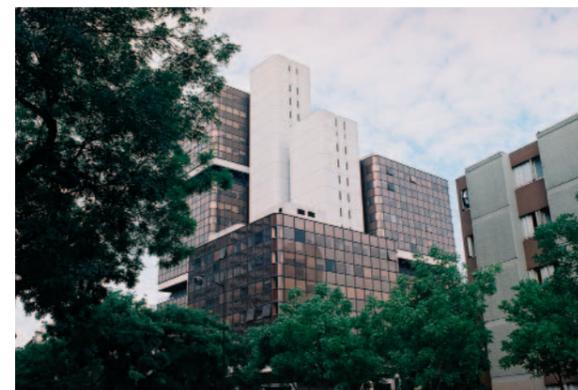
futur par des immeubles plus hauts ? Et dans ce nouveau quartier, faut-il rechercher une animation commerciale ou privilégier la tranquillité ?

Car tels sont bien les enjeux de l'élaboration du plan local d'urbanisme d'une ville centre : donner des orientations concrètes, claires et localisées aux règles et aux politiques publiques qui vont façonner le cadre de vie des habitants et des usagers de la ville pour les années à venir. Même si la loi SRU n'est pas toujours adaptée à Paris, c'est une grande chance de devoir la mettre en œuvre pour renouveler la réflexion collective sur l'avenir de la capitale.

Catherine Barbé,  
directrice de l'urbanisme de la Ville de Paris,  
précédemment chargée au ministère  
de l'Équipement, des Transports et du logement,  
de coordonner la préparation  
et la mise en œuvre de la loi SRU.



## LES ÉCHELLES DU POLYCENTRISME PARISIEN



La forme actuelle de Paris découle du tracé de sa dernière enceinte, définie en 1840. Aujourd'hui, cette limite est à la fois physique (boulevard périphérique, ceinture verte, boulevards des Maréchaux, chemin de fer de ceinture) et administrative (communale et départementale). Pourtant, si Paris est une constellation de quartiers singuliers c'est aussi une entité qui peut être perçue comme monolithique à travers sa fonction capitale, ou comme partie d'un tout qui la transcende en tant que centre géométrique d'une des plus importantes régions métropolitaines au monde. Quel est le statut de ce centre? Quelles sont ses perspectives économiques?



Photos : Jérôme Saint-Loubert Bté.

# LES DIMENSIONS DE PARIS

PARIS,  
CAPITALE

En termes quantitatifs, la place de Paris, ville centre d'une région capitale de 9 millions d'habitants<sup>1</sup>, et son « poids » à l'intérieur de l'ensemble régional se mesurent d'abord à sa population et au nombre de ses emplois, qui ont sensiblement évolué aux cours des vingt dernières années. La population est passée de 2 175 000 à 2 126 000 habitants et le nombre d'emplois de 1 810 000 à 1 610 000, soit une perte limitée de 50 000 habitants, mais de près de 200 000 emplois. Dans le même temps, la région Ile-de-France a vu sa population et ses emplois augmenter respectivement de 880 000 et 259 000 unités, pour atteindre 10 951 000 habitants et 4 959 000 emplois.

Les objectifs du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Paris (Sdau) étaient, en 1977, de stopper la dépopulation qui avait marqué la période précédente, tout en contenant l'emploi tertiaire, concurrent essentiel du logement pour l'occupation des sols. Ils ont donc été partiellement tenus.

Il faut encore situer Paris par rapport aux grandes métropoles européennes et mondiales. À cet égard, si elle reste l'une des grandes cités du monde économique développé, Paris, avec la région Ile-de-France, est passée, au cours des vingt dernières années, du 11<sup>e</sup> rang au 22<sup>e</sup> rang mondial en termes de population, en raison de la croissance des grandes agglomérations comme Bombay, Lagos, Séoul et Le Caire...

En termes qualitatifs, un débat récent a écarté Paris des « villes globales »<sup>2</sup>, suivant la terminologie retenue par Saskia Sassen<sup>3</sup>, comme Londres, New York et Tokyo, dans la mesure où certaines fonctions financières des grandes agglomérations mondiales des pays économiquement développés ne s'y retrouveraient pas. Quoi qu'il en soit, en termes économiques cette fois, l'agglomération de Paris figure toujours parmi les cinq premières au monde, derrière Tokyo, New York-Philadelphie, Osaka-Kobe-Kyoto, Los Angeles et, sensiblement, devant Londres. À l'échelon national, le PIB de l'Ile-de-France représente 30 % du PIB français et celui de Paris, 10 %.

Au demeurant, l'attrait d'une ville ne se mesure pas qu'en termes comptables et financiers. La qualité de vie proposée, la diversité de son peuplement, son équipement et sa culture sont des aspects tout aussi essentiels. À cet égard, Paris ne manque pas d'atouts. Les vingt dernières années ont été marquées par des réalisations majeures et, en premier lieu, par une série de grands équipements culturels dont le prestige a accru l'influence de la France à l'étranger. Le développement des réseaux TGV, dont Paris constitue le cœur, a fortement amélioré les conditions de déplacement à l'échelle de la France et, plus largement, de l'Europe. Paris conserve depuis plus de vingt ans le premier rang en matière d'organisation de congrès internationaux et reste une des principales destinations touristiques mondiales. Une fréquentation touristique qui n'a cessé de croître ces dernières années, au point qu'aujourd'hui, les difficultés qu'elle engendre posent de nouvelles questions.

Sur un autre plan, enfin, Paris conserve toute sa place en tant que ville d'accueil. Au cours des dix dernières années, la capitale est apparue tout à la fois comme le département de la région Ile-de-France le plus stable en termes de population, puisque 70 % des Parisiens y habitaient déjà en 1990, mais aussi comme le plus riche en habitants extérieurs à la région, avec près de 19 % d'habitants nouveaux sur la même période. Paris, depuis longtemps, a accueilli des migrants venus des provinces françaises, des pays européens, des régions d'Afrique, d'Asie du Sud-Est et, plus récemment, des migrants venus de Chine, du sous-continent indien et des anciens pays de l'Est. Près de 200 nationalités y sont ainsi recensées. La population étrangère représente au dernier recensement (1999) un peu moins de 15 % de la population parisienne, alors que ce taux est de 5,6 % pour la France entière et de 11,9 % pour l'Ile-de-France. Ces caractéristiques résultent naturellement du fait que Paris est en réalité le cœur d'une vaste agglomération où la part des emplois régionaux est élevée, la densité des équipements importante, la proportion de petits logements conséquente. Paris apparaît donc, pour les nouveaux arrivants, comme

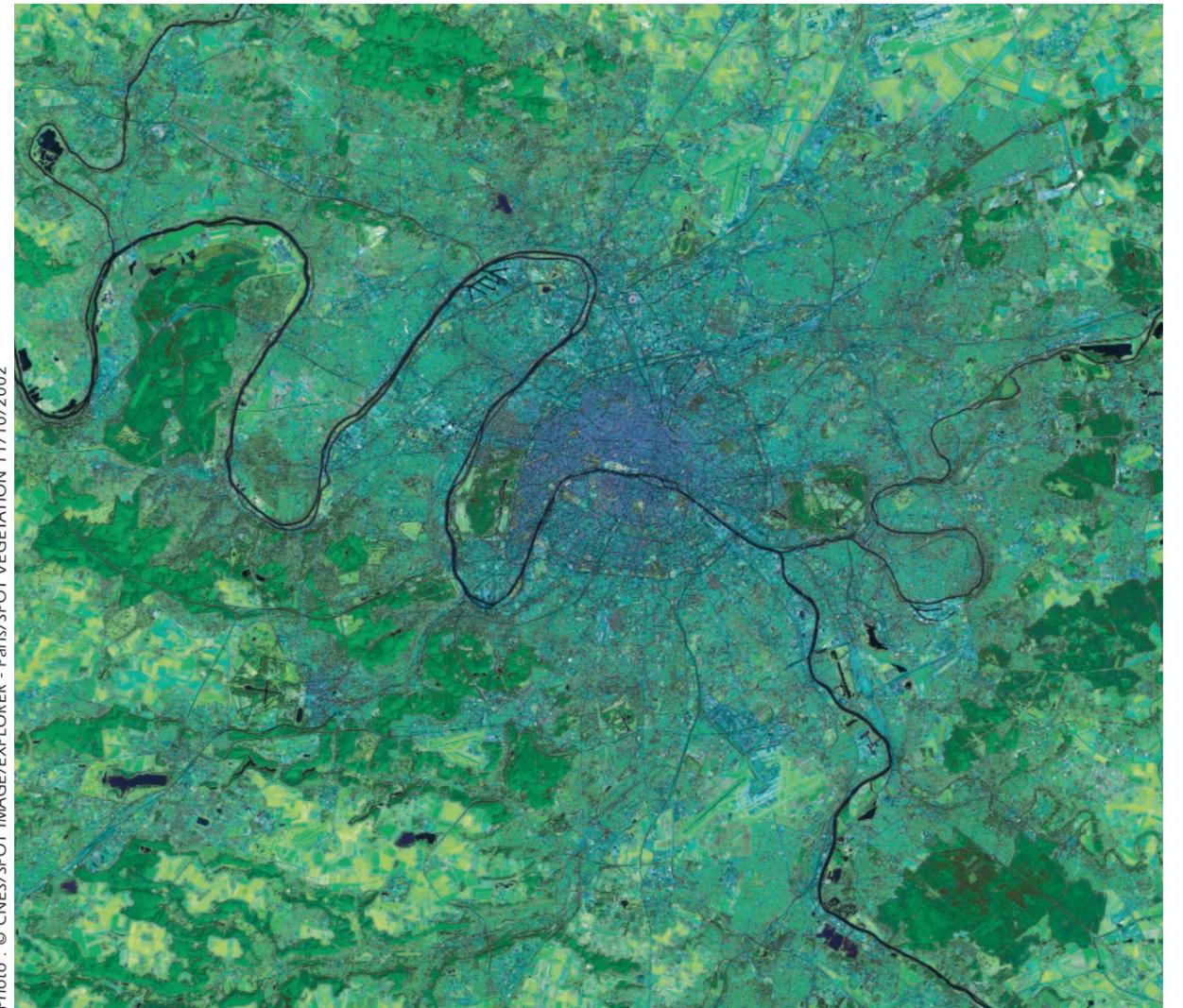


Photo : © CNES/SPOT IMAGE/EXPLORER - Paris/SPOT VEGETATION 11/10/2002

L'« unité urbaine », dont la définition répond à des critères précis de continuité de l'urbanisation, compte environ 9 millions d'habitants.

un lieu d'accueil privilégié pour la recherche d'un emploi, d'un logement et en termes de services offerts.

**TENDANCES** Quelles sont les tendances lourdes dans ce bref constat, celles qui continueront de s'affirmer et celles qui appartiennent aujourd'hui au passé ? Quatre sujets peuvent être évoqués à cet égard.

LA FORTE TRANSFORMATION DES EMPLOIS est sans doute l'élément central de l'évolution passée à des activités de service. Elle prolonge un mouvement également important, à l'échelle de la région et du pays tout entier. En outre, au cours des vingt dernières années, Paris a perdu 200 000 emplois salariés au bénéfice de la région. Paris reste cependant une ville particulièrement active et performante dans de nombreux domaines de l'économie et de la recherche et doit le rester. La part des emplois publics y est aussi plus élevée qu'ailleurs, en raison de son rôle de capitale et malgré les mesures prises en matière de décentralisation.

La redistribution de l'emploi ne s'est pas opérée de façon homogène et, considérée du point de vue de la mixité de l'occupation du sol, la situation s'est au total plutôt améliorée. Le taux d'emploi, rapport des emplois sur les actifs, a en effet diminué dans les arrondissements du centre-ouest, alors qu'il a augmenté dans ceux de l'Est, où un effort important en faveur du développement de l'activité a été mené. Malgré cet effort, la situation reste cependant préoccupante aujourd'hui, car elle paraît davantage résulter d'une désaffectation, peut-être passagère, des entreprises pour le centre de Paris, que d'un véritable transfert vers des sites alternatifs.

Le taux de chômage, après avoir connu un pic en 1993, est redescendu à 10 % fin 2000. Resté pendant vingt ans à deux points au-dessus du taux régional, il est aujourd'hui fortement remonté. De plus, Paris, comme l'Ile-de-France, connaît une diminution du chômage plus lente qu'en province. Accompagnant cette évolution de l'emploi, la population de la capitale a connu des modifications très sensibles. La part des cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active est passée de 22,1 % à 30,2 % entre 1982 et 1990 ; celle des employés et ouvriers de 49,8 % à 40,4 %. Les plus fortes évolutions ont eu lieu dans les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements. Une tendance qui semble s'être renforcée au cours des dix dernières années <sup>4</sup>.

LA RÉPARTITION PAR ÂGE DE LA POPULATION ET LA TAILLE DES MÉNAGES ont également changé. C'est ainsi que les adultes actifs, notamment les femmes, sont plus nombreux. En revanche, la part des 60 ans et plus diminue puisqu'elle passe en vingt ans de 22,1 % à 19,6 %. Il en est de même

de l'effectif des moins de 20 ans qui a baissé de 4,1 % en vingt ans et ne représente plus que 18,3 % de la population. La taille des ménages se réduit ; elle n'est plus que de 1,87 personne par ménage, contre 1,94 il y a vingt ans. Aujourd'hui, 52 % des ménages ne comptent qu'une personne, contre 48,2 % en 1982. L'impact d'une telle diminution, apparemment faible au regard des chiffres, a en fait des conséquences très importantes. En effet, la baisse de la population depuis vingt ans (- 50 000 habitants) s'est accompagnée d'une augmentation sensible du nombre de ménages (+ 14 300). Ce phénomène explique pour partie que le mouvement de construction très significatif qui a marqué ces deux dernières décennies (+ 50 000 logements) ne se soit pas traduit par une augmentation de la population.

Cette diminution de la taille moyenne des ménages a également eu des incidences sur la population active qui a légèrement augmenté, surtout au bénéfice de l'emploi féminin qui représente 49,2 % des actifs en 1999, contre 47,0 % en 1982. Cette évolution pose question par rapport à la diversité du peuplement de Paris et à l'accueil des enfants. Elle intervient aussi dans un contexte où la population diminue, le solde naturel positif ne compensant pas un solde migratoire négatif.

LA PRESSION IMMOBILIÈRE, d'autre part, a été forte. Paris, comme centre d'une agglomération de plus de 9 millions d'habitants, est naturellement un territoire privilégié pour l'investissement en matière d'activités de service, mais aussi, et peut-être surtout, en matière de logements. Entre 1990 et 1998, il s'est en effet construit à Paris, en solde net, 3 370 000 mètres carrés de logements pour 325 000 mètres carrés de bureaux <sup>5</sup>.

Les dernières décennies ont été marquées par le problème lancinant du logement social, qui, aujourd'hui encore, fait l'objet de près de 100 000 demandes dans la capitale. De même, si le parc immobilier, d'activités comme de logements, a été rénové de manière importante, la part vétuste et insalubre de ce parc demeure encore élevée et appelle une action déterminée et constante. En effet, au moins un millier d'immeubles sont aujourd'hui recensés comme insalubres ou fortement dégradés.

L'ÉVOLUTION DES MODES DE VIE, EN PARTICULIER DE LA MOBILITÉ, a enfin permis d'affirmer l'attrait de Paris dans le domaine des loisirs et du tourisme. Si la situation a connu différents cycles, le développement du tourisme de masse et du tourisme d'affaires, la création des grands équipements culturels ainsi que la préservation et la mise en valeur du paysage ont progressivement porté Paris au sommet des destinations touristiques mondiales. Mais, dans le même temps, cette évolution positive a entraîné

aussi un certain rejet de la part des habitants, soucieux de voir leur environnement quotidien parfois gravement perturbé. La croissance de la mobilité, combinée à des exigences accrues en matière d'environnement, conduit aussi à une sensibilité nouvelle aux pollutions et à un souci croissant vis-à-vis des questions de santé. La gestion qualitative des déplacements prendra donc à l'avenir une place prépondérante, par rapport à la simple gestion quantitative des flux, jusqu'alors prédominante.

C'est ainsi que trois objectifs majeurs ont été fixés par le Plan des déplacements urbains (PDU) : diminuer le trafic automobile ; augmenter dans le même temps la part des transports collectifs ; favoriser le recours à la marche et au vélo comme modes de transport urbain à part entière.

De ces différentes observations, une seconde conclusion d'ensemble se dégage : si Paris conserve tout son rayonnement, l'évolution négative de l'emploi et du solde migratoire de la population, l'importance des inégalités, le manque de logements pour les catégories modestes et les exigences nouvelles des habitants en matière d'environnement montrent que la capitale connaît des difficultés qu'il convient de résoudre.

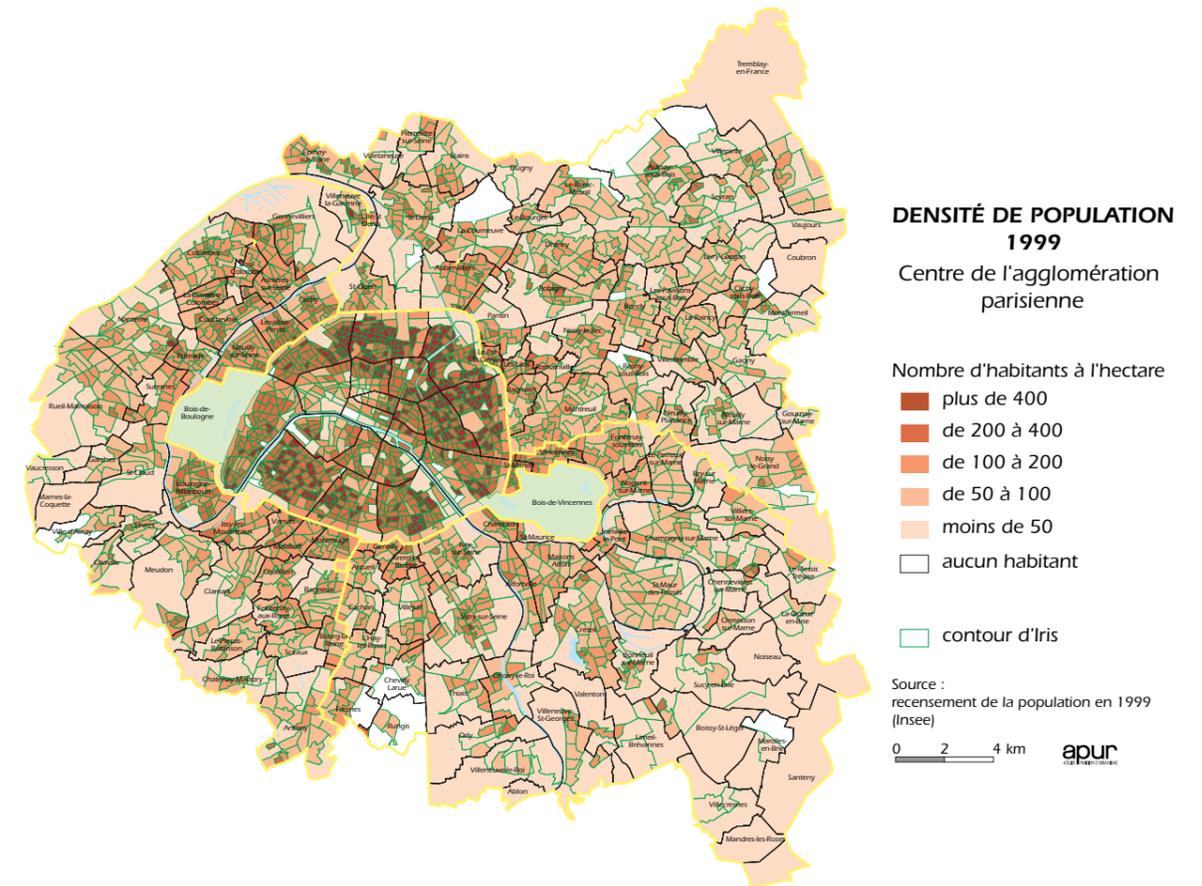
## PARIS ET SES QUARTIERS

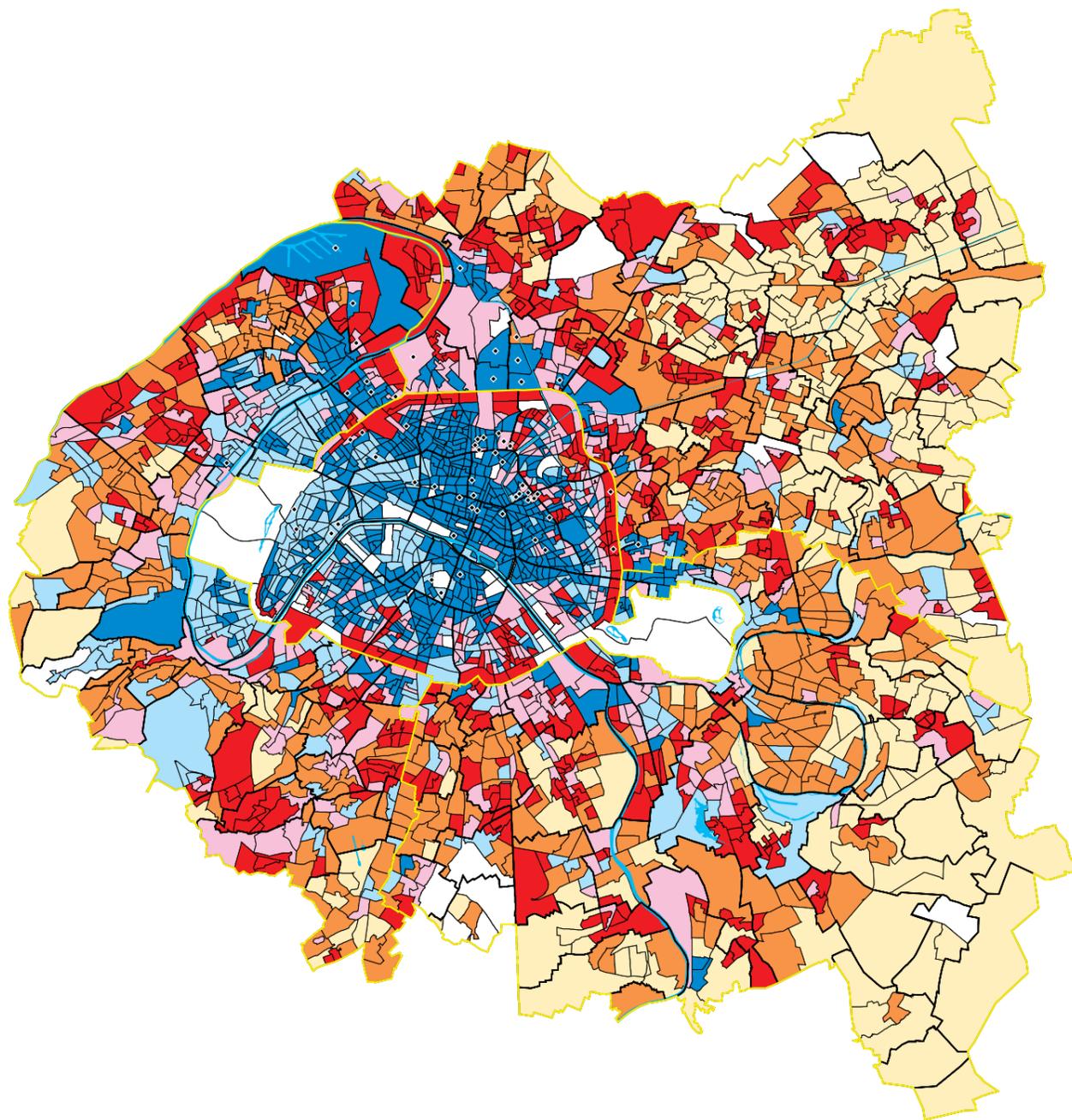
La vaste mosaïque urbaine que forme Paris s'appuie sur des agences

de territoires qui sont changeants. On peut ainsi distinguer des quartiers historiques, survivants d'une histoire prestigieuse, destinations touristiques privilégiées, au cœur de l'agglomération, des quartiers à dominante économique et commerciale qui recoupent parfois les premiers, enfin, des quartiers plus résidentiels, dont l'animation a tendance à s'échapper et qui regroupent, pour certains, de nombreuses difficultés en matière de logements, de sécurité, de vie quotidienne, voire de paysage urbain.

En matière de population et de logement, c'est naturellement la dépopulation des quartiers du centre qui doit d'abord être évoquée. Globalement continue (- 0,5 % par an), elle semble s'être très récemment ralentie. Toutefois, la reprise de la pression des entreprises sur le marché immobilier fait renaître de fortes tensions.

La répartition inégale des ménages suivant leur taille, de même que celle des jeunes, soulève également des questions en matière d'équilibre entre les différents quartiers. Ces questions renvoient à la prédominance de





**TPOLOGIE DE L'HABITAT - 1999**  
Paris et petite couronne

- |  |   |
|--|---|
| <p><b>HABITAT COLLECTIF</b> au moins 80% d'appartements</p> <p><b>Dominante privée</b><br/>80% ou plus d'appartements non HLM</p> <p><span style="color: lightblue;">■</span> Au moins 50% de logements construits après 1948, ou au moins 20% de logements de 5 pièces et plus</p> <p><span style="color: blue;">■</span> Au moins 50% de logements construits avant 1948, et au moins 80% de logements de 4 pièces et moins</p> <p><span style="color: pink;">■</span> <b>Tissu mixte HLM/privé</b><br/>Entre 50% et 80% d'appartements non HLM</p> <p><span style="color: red;">■</span> <b>Dominante HLM</b><br/>Moins de 50% d'appartements non HLM</p> | <p><b>HABITAT MIXTE</b><br/><span style="color: orange;">■</span> Entre 50% et 80% d'appartements</p> <p><b>HABITAT INDIVIDUEL</b><br/><span style="color: yellow;">■</span> Moins de 50% d'appartements</p> <p><span style="color: black;">◆</span> Plus de 20% de logements inconfortables</p> <p><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Iris spécifique (espaces verts, moins de 40% de logements)</p> |
|--|---|

Source: recensement de la population en 1999 (Insee) **apur** 0 2 4 km

la construction de logements, notamment sociaux, dans les arrondissements de l'Est. D'une manière générale, c'est d'ailleurs dans ces quartiers que se retrouvent les ménages à plus faibles revenus et les taux de chômage les plus élevés.

En ce qui concerne le parc immobilier, la répartition des immeubles vétustes, insalubres ou sans confort est diffuse, mais elle fait apparaître des secteurs où les difficultés sont particulièrement concentrées: le centre-nord et le Nord-Est pour le logement, le centre-ouest pour l'immobilier de services. Les logements vacants semblent par ailleurs plus nombreux qu'auparavant (136 000 en 1999), ce qui pose question compte tenu de la forte demande, notamment en matière de logements sociaux.

La localisation et la nature du parc social ont par ailleurs considérablement évolué avec les constructions nouvelles réalisées au cours des trente dernières années et, parallèlement, avec la quasi-disparition des logements soumis à la loi de 1948, lesquels étaient auparavant plus largement répartis sur le territoire de la ville. La désindustrialisation, avec la libération de nombreux terrains, et le souhait de répondre aux demandes très fortes en matière de nouveaux logements sociaux ont ainsi vu naître, dans plusieurs arrondissements de la moitié est de Paris, des quartiers où se conjuguent aujourd'hui les difficultés, d'autant que certains d'entre eux s'appuient sur des formes urbaines problématiques, issues des conceptions des années 1960. La mixité sociale, indispensable à l'intérieur du parc de logements mais aussi entre habitat et activité, n'a pas pu y trouver place, faisant naître un sentiment d'exclusion chez leurs habitants et des conflits lourds en matière de sécurité. Au total, les 13<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements, les plus denses en logements sociaux – suivant la terminologie de l'Insee – en comptent 96 000 (recensement de 1999), soit 47 % du parc social parisien. Le croissant entier, qui inclut en outre les 12<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements, en regroupe 81 %. Les dix arrondissements du centre, de construction plus ancienne, ne totalisent que 6,3 % des logements sociaux de la capitale, pour 23,3 % du parc total.

La sensibilité aux questions d'environnement, de pollution et de cadre de vie, s'est, sur ces bases, exprimée de manière variable suivant les quartiers. L'appartenance de plusieurs grandes voies parisiennes au réseau principal de circulation et la nécessité de les gérer en tant que telles a été contestée, principalement dans le centre, le Nord-Est et le Sud-Est. Des interventions locales se sont exprimées, parfois avec force, pour diversifier l'usage de ces espaces, comme pour l'avenue Jean-Jaurès, le boulevard de Clichy, ou les Grands Boulevards.

L'évolution et les composantes de la population de certains quartiers, les mouvements entre ces différents

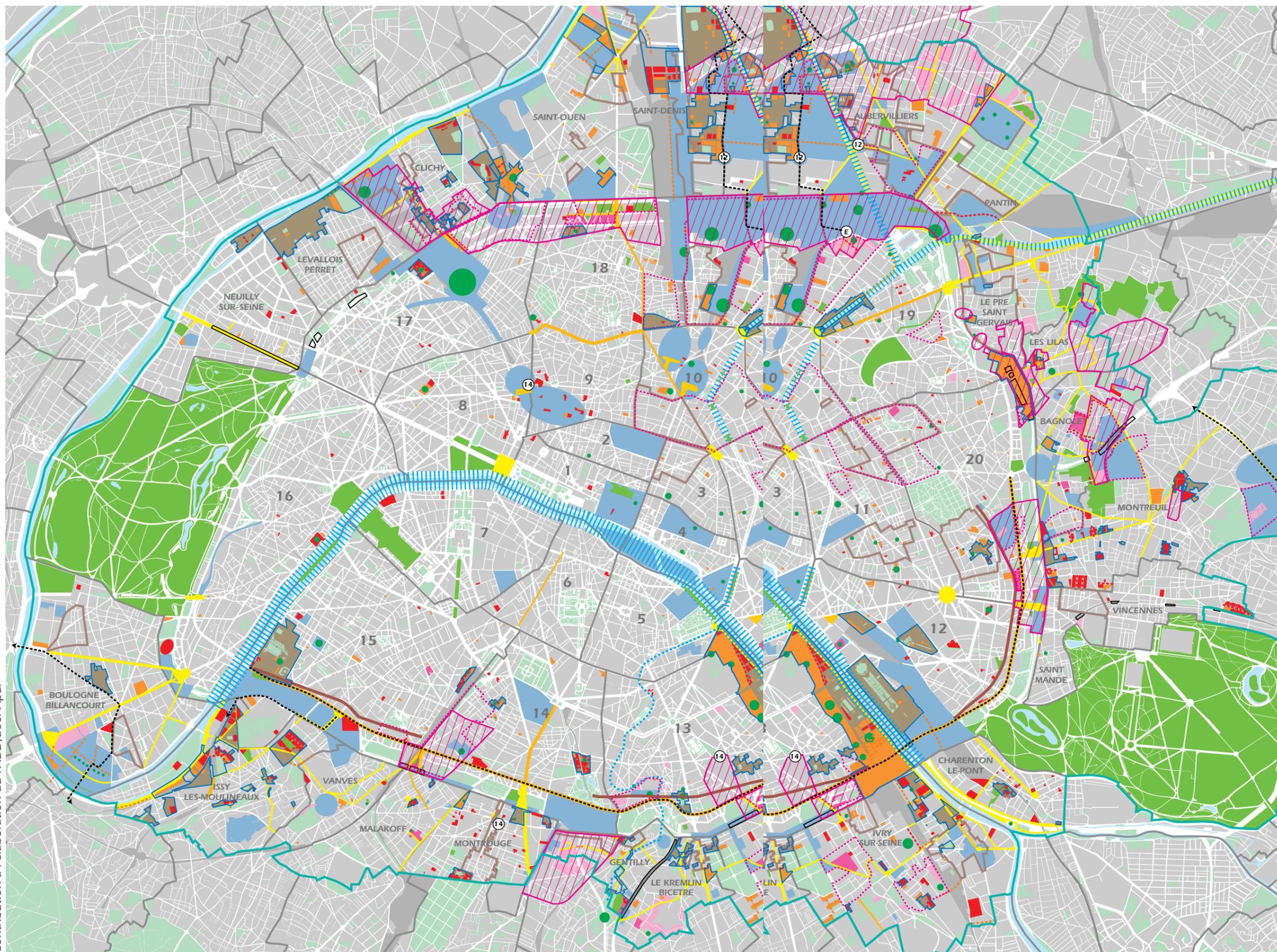
quartiers ont fait apparaître également de nouvelles demandes en faveur d'un cadre de vie plus accueillant pour de nouveaux ménages comportant deux actifs. Cette évolution est particulièrement sensible dans le centre de Paris, mais aussi dans certains quartiers de l'Est. Elle conduit à des demandes nouvelles sur l'utilisation plus large de l'espace public et sur des équipements de quartier supplémentaires.

En matière de paysage, la concertation a beaucoup porté, au sud, sur la préservation d'éléments du cadre bâti préexistant. Une attention plus forte s'est aussi exprimée, notamment par le biais d'associations, sur l'histoire de ces quartiers à l'intérieur de l'évolution de Paris. Au nord, en revanche, cette question a été nuancée par la forte dégradation de certains immeubles qui pouvait impliquer davantage de démolitions-reconstructions.

De nouvelles manières de découvrir Paris, et des quartiers de plus en plus nombreux, ont parallèlement vu le jour. Le goût de la découverte et du changement de nombreux Parisiens, mais aussi certaines interventions publiques d'aménagement ont fait naître de nouveaux centres d'intérêt, qui, répartis dans la capitale, s'ajoutent progressivement aux itinéraires touristiques et commerciaux traditionnels. C'est ainsi que plusieurs quartiers des arrondissements situés hors du centre historique connaissent aujourd'hui un engouement particulier de la part des Parisiens et, parfois, des touristes. Les abords de la Bastille et le faubourg Saint-Antoine en sont les exemples les plus marquants. Ces évolutions concernent également la partie nord du 11<sup>e</sup> arrondissement, dans le quartier Oberkampf, le « village » de la Butte-aux-Cailles dans le 13<sup>e</sup>, certains quartiers du 10<sup>e</sup> arrondissement, essentiellement le long du canal Saint-Martin, ou encore, des microsecteurs du 20<sup>e</sup> arrondissement dans des tissus urbains à caractère pittoresque.

L'intérêt des Parisiens pour ces quartiers fait naître de profondes transformations dans la composition de leur population et dans leurs activités économiques, et s'accompagne le plus souvent d'une demande très forte de protection patrimoniale et paysagère.

Cette évolution complexe de Paris a surtout fait renaître, sous une forme ou une autre, un attachement des Parisiens à leur quartier. D'une certaine manière, tout se passe comme si, après avoir goûté au plaisir de retrouver ensemble une identité commune, après la réduction de la tutelle de l'État et l'élection d'un maire, les Parisiens étaient devenus progressivement plus soucieux d'une gestion attentive de leur environnement le plus proche. Les inégalités manifestes entre ces quartiers, qui viennent d'être rappelées, prennent dans ces conditions une dimension toute particulière.



### MUTATIONS URBAINES

Interface Paris - première couronne

**Étude**

- Secteur d'étude ou de réflexion

**Aménagements**

Zones d'aménagement concerté

- travaux achevés
- projets en cours ou programmés
- projets à l'étude

Projets de réhabilitation ou de construction

- en cours ou programmés
- à l'étude

**Renouvellement urbain**

- GPV, ORU, GPRU (à Paris)
- Périmètre de ZUS hors Paris ou de "Politique de la ville" à Paris
- Opération programmée d'amélioration de l'habitat (Opah) en cours ou prévue

**Requalification de logements sociaux**

- en cours
- à l'étude

**Transports en commun**

- 14 Nouvelles stations (métro, RER)
- Nouvelle ligne de transport en commun en site propre

**Espaces publics**

- couverture d'infrastructures

**Domaine public viaire**

Création d'espaces publics	Requalification
en cours ou programmé	en cours ou programmée
à l'étude	à l'étude

**Domaine public ferré**

- Aménagement réversible des emprises non utilisées de la petite ceinture
- Domaine ferroviaire existant

**Domaine public fluvial**

- Mise en valeur du site de la Seine et des canaux
- Redécouverte de la Bièvre

**Espaces verts**

Jardins publics, cimetières, terrains de sport

- Création en cours ou à l'étude
- Requalification en cours ou à l'étude
- existants

— Limite du territoire d'étude



## Commerces et centralités périphériques

### Centralité



### Équipement



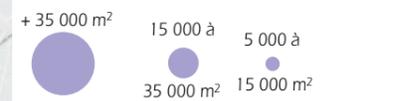
### Commerces



Hypermarchés, magasins populaires ou supermarchés.



Galleries commerciales ou centres commerciaux



### Animations



### Difficultés de franchissement



### Lieux fermés



Voir la carte complémentaire au chapitre Équipements et vie quotidienne : Commerces et centralités à Paris.

PARIS ET SON  
AGGLOMÉRATION :  
QUELLE(S)  
AMBICTION(S) ?

Cette présentation de Paris laisse cependant de côté une question essentielle: la dimension d'agglomération. Les dispositions du dernier Sdrif de 1994 vont dans ce sens, ainsi que la loi du 12 juillet 1999 sur l'organisation des agglomérations. Néanmoins, sur le terrain, l'essentiel reste à faire.

Il est en effet difficile de considérer les villes comme on le faisait il y a encore une dizaine d'années, c'est-à-dire comme des territoires se développant de proche en proche sur les espaces alentour. Aujourd'hui, les villes s'organisent sous la forme d'aires urbaines plus ou moins discontinues, suivant une structure que certains ont qualifiée d'archipel. Cette évolution est due naturellement aux facilités nouvelles en matière de mobilité, au développement des centres des communes riveraines, mais aussi à la diversification des modes de vie. Cette nouvelle géographie urbaine appelle un dialogue adapté à l'intérieur de l'agglomération, entre les communes qui la composent, notamment celles qui en forment le centre, c'est-à-dire Paris et la petite couronne. Avec 6,2 millions d'habitants sur 760 km<sup>2</sup>, ce territoire regroupe 56 % de la population régionale sur 6 % seulement de son territoire, et concentre une part essentielle des enjeux.

C'est à l'intérieur de cet ensemble qu'il convient de préciser l'équilibre entre le souci d'une diversification de Paris et le souci de son unité. L'ambition de Paris, son rôle comme grande capitale et comme lieu de vie de deux millions d'habitants, se pose dans des termes renouvelés puisque les questions d'agglomération sont dorénavant omniprésentes.

ÉVOQUER PARIS-CAPITALE, c'est, en effet, s'interroger d'abord sur la place que Paris et son agglomération doivent tenir parmi les grandes métropoles mondiales et les relations qu'il faut nouer avec elles. Cette question est importante de plusieurs points de vue: de celui de l'économie, de la recherche et de l'enseignement, de celui de la culture, du sport et du tourisme et, naturellement, de celui des communications. Des projets ambitieux sont d'ores et déjà envisagés et permettent d'y répondre en partie: la mise en œuvre du plan « Université du troisième millénaire » (U3M); le projet de renouvellement urbain de la couronne de Paris; le réaménagement des quartiers centraux; le développement du secteur Paris Nord-Est proposé en partenariat avec les communes de la Plaine de France.

ÉVOQUER PARIS, ET SES QUARTIERS, c'est réfléchir davantage à Paris au quotidien, en prenant en compte la diversité des modes d'occupation du sol et des paysages. C'est aussi prendre toute la mesure des difficultés vécues par ses habitants. Pour reprendre les termes de la loi SRU,

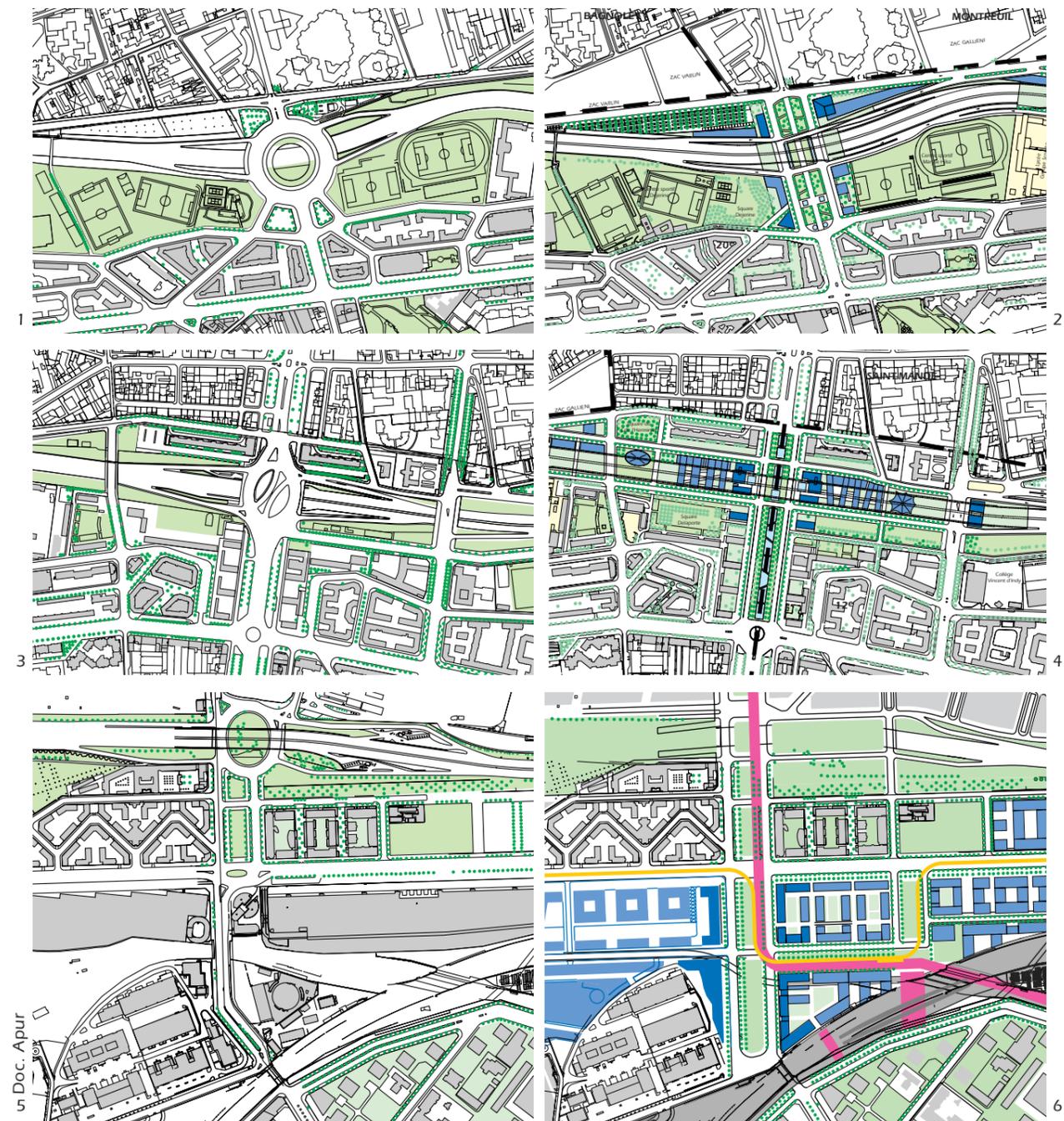
il s'agit de veiller à la réduction des inégalités en termes de qualité de logements, d'accueil et de services rendus. Chacune de ces questions appelle des correctifs, parfois de grande ampleur. À Paris, les priorités seront de mettre à niveau le parc de logements anciens (accroissement du confort, résorption de l'habitat insalubre), de gérer l'espace public (réduction des nuisances et usage plus facile pour les non-automobilistes) et de préserver le paysage de la capitale. Évidemment, ces questions concernent aussi les communes de l'agglomération voisines de Paris.

De même, la déclinaison sur le territoire parisien des orientations du Plan des déplacements urbains (PDU) de la région Ile-de-France, le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA), le Plan départemental de traitements des déchets (PDTD), le Plan de protection contre les risques d'inondation (Ppri) et le contrat de ville dans le domaine social devront logiquement trouver place dans un partenariat renforcé avec les communes de l'agglomération centrale. D'autres thèmes, comme l'avenir des canaux et la coordination de l'action foncière, s'y ajouteraient naturellement. Cette volonté de coopération ne prendra cependant tout son poids que dans l'annonce d'une démarche concertée sur les nouveaux pôles d'équipements et d'emplois dans l'agglomération.

UNE QUESTION  
D'ÉQUILIBRE

La question de l'équilibre entre Paris et les autres communes de l'agglomération doit donc être posée. Elle peut permettre de trouver de nouvelles réponses à des situations parfois contradictoires. Certes, des coopérations ont été amorcées depuis quelques années et plusieurs institutions existent qui sont d'intérêt commun: le Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de la région parisienne (Syctom) et le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (Siaap), le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), dans lequel la Région vient de faire son entrée, l'AP-HP et le Port autonome, par exemple. Leur existence même prouve la nécessité d'une vision des besoins et des moyens à l'échelle de l'agglomération, pour un nombre croissant de fonctions urbaines collectives.

Trois thèmes majeurs appellent cependant des formes d'action encore plus ambitieuses: le développement économique, la réduction des inégalités et la répartition du logement, notamment le logement social. C'est dans cette perspective que l'État et la Région ont d'ores et déjà souhaité, dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, développer une « politique d'aménagement du territoire qui contribue au redéveloppement des territoires en difficulté et à la diffusion du rayonnement des pôles de croissance ». Dix pôles prioritaires ont ainsi été identifiés, dont trois sont



1. Porte de Vincennes, état actuel.  
2. Porte de Vincennes, esquisse d'aménagement, 2002.  
3. Porte de Montreuil, état actuel.  
4. Porte de Montreuil, esquisse d'aménagement, 2002.  
5. Porte d'Aubervilliers, état actuel.  
6. Porte d'Aubervilliers, esquisse d'aménagement, 2002.

très liés à Paris : la Plaine-Saint-Denis au nord, la Seine amont à l'est, le Val-de-Seine au sud-ouest. Pour la première fois, des territoires franciliens ont aussi été, pour 2000-2006, éligibles aux fonds européens au titre de l'objectif 2 relatif à la reconversion économique et sociale. Plusieurs communes (27) sont ainsi concernées en totalité ou en partie et, parmi elles, 22 sont situées dans des départements de la petite couronne.

Si Paris a signé un contrat de ville avec l'État et la Région, 8 contrats de ville concernent et regroupent des communes limitrophes : Clichy, Montreuil, Bagnolet, Aubervilliers, Saint-Denis, Le Kremlin-Bicêtre, Gentilly et Ivry. L'un de ces contrats, celui du Val-de-Bièvre, est doublé d'une opération de renouvellement urbain (ORU) sur Arcueil et Gentilly, déclarée d'intérêt communautaire. Il concerne en partie des espaces communs avec Paris (porte de Gentilly, Cité internationale). Enfin, en Ile-de-France, 17 territoires de grands projets de ville (GPV) ont déjà été choisis. Deux d'entre eux jouxtent Paris : Pantin-Bobigny-Bondy et Plaine Commune-La Courneuve-Stains.

Dans la petite couronne, 5 groupements à fiscalité propre ont d'autre part été créés. Trois d'entre eux – Plaine Commune, Val-de-Bièvre et Nogent-Le-Perreux – touchent Paris. Même s'ils n'ont pas de fiscalité propre, on peut y ajouter le syndicat mixte du Val-de-Seine, créé

en août 1992, et la récente Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (Actep). Autant de structures de coordination qui ne concernent pas la capitale et qui soulignent la nécessité de faire évoluer progressivement cette situation en trouvant les moyens d'une confiance retrouvée entre Paris et ses voisines.

Cela paraît d'autant plus justifié que la rareté foncière à Paris pose des questions difficiles, si l'on veut répondre à l'ensemble des besoins formulés par les habitants, mais aussi par ceux qui souhaitent venir y vivre et y travailler. Il est toujours souhaitable que les réponses apportées à ces attentes soient réparties sur l'ensemble de l'agglomération, en identifiant les complémentarités et en renforçant les atouts existants.

Les communes voisines de Paris ont beaucoup évolué au cours de la dernière décennie, notamment du fait de la législation sur la décentralisation. Des centres urbains se sont développés, riches en emplois et en équipements attractifs. Dans ce contexte, le dialogue et la coopération intercommunale devraient connaître, au cours des prochaines années, de nouveaux développements, pour assurer globalement de meilleures conditions de vie et de meilleurs services à l'ensemble des habitants de l'agglomération. C'est l'objectif fondamental que doit s'efforcer d'atteindre le futur document d'urbanisme dont Paris va se doter.

*Cet article a été rédigé à partir des études de l'Apur, notamment « Paris 2001, Analyse économique, sociale et urbaine, bilan analytique », Olivier Nicoulaud, Apur, octobre 2001.*

1. Il s'agit de la population de l'aire agglomérée.
2. *La ville globale*, New York, Londres, Tokyo. Saskia Sassen, édition descartes 1996.
3. Saskia Sassen est professeur de sociologie à l'Université de Chicago.
4. Un premier sondage au 1/20000 du recensement de 1999 montre que l'écart s'accroît encore aujourd'hui, les pourcentages passant respectivement à 35,4 % et 35,1 %. Les cadres et professions intellectuelles supérieures dépasseraient ainsi pour la première fois le nombre d'employés et d'ouvriers.
5. Source : Direction de l'urbanisme.

ÉLÉMENTS  
POUR UN PLAN  
D'AMÉNAGEMENT  
ET  
DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

LES ÉCHELLES  
DU TERRITOIRE  
PARISIEN

À l'échelle européenne et mondiale, Paris est perçue comme un ensemble à la fois composite et homogène de 9 millions d'habitants, formé d'une ville-centre de 20 arrondissements, de 29 communes limitrophes et de 396 communes en périphérie.

Vingt et un pour cent du territoire régional regroupe ainsi 9 Franciliens sur 10, unis par une réelle communauté d'intérêts pour de très nombreux sujets tels que les transports, l'emploi, les loisirs, les grands équipements ou le logement.

Le dynamisme et l'influence de chaque commune passent par la synergie qu'elle développe avec les communes limitrophes et l'espace régional. C'est dans cette mise en relation que chacune trouve souvent les complémentarités indispensables pour définir, financer et réaliser des projets communs.

Les futurs documents d'urbanisme de Paris pourraient ainsi favoriser les complémentarités possibles entre Paris et le reste de l'unité urbaine, en matière d'équipement, de logement ou encore d'emploi. D'autre part, ces documents pourraient montrer comment les orientations

d'aménagement retenues par la Ville sont compatibles avec les contraintes que connaît le reste de l'agglomération, notamment en ce qui concerne la question des transports.

Par ailleurs, au moment où le franchissement effectif du boulevard périphérique paraît inéluctable, une meilleure gestion de cette interface et de ses fonctions assurerait non seulement une nette amélioration du paysage, mais aussi une meilleure qualité de vie de ses riverains, tout en confirmant sa fonction essentielle de voie de circulation. Cependant, il ne s'agirait pas seulement de faire de cette interface, un boulevard urbain entre Paris et les communes limitrophes, mais véritablement, de lui donner une consistance propre, d'en faire un espace urbain à part entière.

Les enjeux dépassent les seules limites de cette interface : la réflexion urbaine doit intégrer la dimension régionale dans son ensemble. Cette double échelle, locale et régionale, celle du polycentrisme parisien, constitue l'ossature des futurs documents d'urbanisme de Paris et devra permettre à la cité de trouver son complet rayonnement.

# L'EMPLOI ET L'ÉCONOMIE

L'économie parisienne est en perte de vitesse. L'évolution économique de Paris au cours des dernières décennies a fait apparaître une perte significative de substance et un affaiblissement du potentiel de la capitale. Cette évolution ne s'est effectuée que pour partie au bénéfice du reste de la région et, dans Paris même, elle a conduit à maintenir les déséquilibres géographiques entre l'Est et l'Ouest et à accroître les phénomènes d'exclusion et de pauvreté. Néanmoins, Paris demeure doté de très nombreux atouts : une population nombreuse, des pôles d'excellence importants et des secteurs de spécialisation économique particulièrement performants. Les nouveaux instruments d'urbanisme, issus de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), en cours d'élaboration – le Plan local d'urbanisme (PLU) et son « projet d'aménagement et de développement durable (Padd) » –, offrent aujourd'hui une opportunité privilégiée de redéployer une politique en faveur de l'économie et de l'emploi. À l'aube des années 2000, le constat et les perspectives qui peuvent être dressés dans ce domaine pour la capitale sont les suivants.

## L'EMPLOI

UNE BAISSÉ DE L'EMPLOI IMPORTANTE, PLUS FORTE QUE LES PRÉVISIONS. Au dernier recensement, en 1999, la région Ile-de-France comptait plus de 5 millions d'emplois<sup>1</sup>. Le Schéma directeur régional d'Ile-de-France (Sdrif), publié en 1994, avait prévu une augmentation continue de l'emploi régional, qui devait passer de 5 millions à 5,8 millions à l'horizon 2015. L'évolution constatée entre 1990 et 1999 confirme cette tendance à la hausse, mais en fait, de manière beaucoup moins importante que prévu.

Pour Paris, en revanche, les prévisions à la baisse du Sdrif ont été très fortement dépassées. Le Schéma directeur prévoyait une diminution modérée, de l'ordre de 2000 emplois par an en moyenne, soit 50 000 emplois sur vingt-cinq ans. L'effectif de 1,81 million d'emplois en 1990 devait régresser à 1,76 million en 2015. La baisse a été en réalité beaucoup plus conséquente, puisque, au dernier recensement, Paris comptait 1,6 million d'emplois, soit une perte

d'effectifs de 200 000 sur une décennie et un chiffre déjà très inférieur à celui fixé par le Sdrif à l'horizon 2015.

L'examen des données fournies par les enquêtes régionales emploi (ERE)<sup>2</sup>, exploitées sur une période plus longue, permet de nuancer et d'affiner ce constat. De 1981 à 2000, l'emploi salarié aurait progressé globalement, au niveau régional, de 13,2 %, et sur cette même période, Paris aurait perdu 9 % de ses salariés. L'examen des enquêtes successives montre qu'après une forte baisse, Paris connut, entre 1994 et 1997, une certaine stabilisation du nombre de ses salariés, pour enregistrer depuis une sensible augmentation, tout au moins jusqu'en 2000, date de la dernière enquête. Il n'en demeure pas moins que le poids de Paris dans la région Ile-de-France en termes d'emplois a fortement décliné. En effet, si Paris comptait 41 % de l'emploi salarié régional il y a vingt ans, il n'en accueillait plus que 32 % en 2000. Le constat est inquiétant. Ainsi, les marchés de l'emploi les plus centraux et les plus facilement accessibles aux actifs de la région sont en régression. Cette évolution oblige un nombre croissant de Parisiens à se rendre sur un lieu de travail situé en dehors de Paris et de plus en plus d'habitants de la banlieue à effectuer des trajets fastidieux de banlieue à banlieue, en utilisant le plus souvent des moyens de transport individuels.

UNE RÉPARTITION ET UNE ÉVOLUTION DE L'EMPLOI TRÈS INÉGALES SUR LE TERRITOIRE. L'essentiel de l'emploi parisien est concentré sur ses quartiers centraux, qu'il s'agisse des activités liées au business (banque, finance, service aux entreprises), des activités plus classiques (joaillerie, confection, restauration, hôtellerie, tourisme) et, dans une moindre mesure, des activités dites de « matière grise » (presse, édition, audiovisuel, informatique, biotechnologies, technologies de l'information et de la communication). À l'inverse, de très vastes secteurs de la capitale, en particulier ses parties nord et nord-est, n'accueillent que très peu d'entreprises et surtout peu d'emplois, notamment d'emplois très qualifiés.



Photo : Apur.

À l'est, l'opération Paris rive gauche concrétise la contribution parisienne au redéveloppement du secteur Seine amont.

En termes d'évolution, la répartition est également très contrastée. Quatre arrondissements ont perdu plus d'emplois que la moyenne parisienne au cours des vingt dernières années. Il s'agit d'arrondissements centraux: le 2<sup>e</sup> (- 23 200 emplois; - 24,4 %), le 3<sup>e</sup> (- 14 800 emplois; - 33,8 %), le 8<sup>e</sup> (- 25 000 emplois; - 10,8 %) et le 9<sup>e</sup> (- 30 000 emplois; - 19,2 %). Quelques arrondissements ont gagné des emplois durant cette période, mais dans des proportions et à partir d'effectifs beaucoup moins importants. Il s'agit du 4<sup>e</sup> (+ 3 400 emplois; + 9 %), du 14<sup>e</sup> (+ 3 200 emplois; + 5 %) et du 17<sup>e</sup> arrondissement (+ 9 200 emplois; + 10,2 %).

Seuls, en fait, le 12<sup>e</sup> arrondissement (+ 36 000 emplois; + 44 %) et le 13<sup>e</sup> (+ 10 300 emplois; + 13,8 %) ont connu une augmentation déterminante. Ces évolutions sont liées, pour le 12<sup>e</sup> arrondissement, au développement du pôle d'activités de la gare de Lyon et de Bercy et, pour le 13<sup>e</sup>, aux bureaux de la place d'Italie et, surtout, à la livraison des premiers programmes d'immobilier d'entreprise de l'opération Paris Rive gauche.

Cette évolution participe, dans une certaine mesure, à la réduction du déséquilibre et de la répartition des emplois entre l'est et l'ouest de la capitale. Ce déséquilibre demeure néanmoins une des questions majeures de l'aménagement de Paris et de la région. Ainsi, par exemple, les 10 premiers arrondissements regroupent à eux seuls plus de 700 000 emplois (soit 45 % du total parisien) sur un territoire qui couvre à peine plus de 25 % de la superficie de la capitale. Par ailleurs, si l'on considère la densité, l'ensemble formé par les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements se détache toujours très nettement, avec plus de 400 emplois salariés à l'hectare, pour une moyenne de 188 sur l'ensemble de Paris (hors bois).

L'EMPLOI INDUSTRIEL EN RECLU DEPUIS PLUS DE VINGT ANS. Ce phénomène, même s'il résulte en partie d'une mutation propre à Paris comme centre d'une agglomération de plus en plus étendue, s'inscrit dans une évolution générale de la production des biens et services à l'échelle régionale et nationale. En 1978, l'emploi industriel totalisait 23 % de l'emploi salarié privé parisien; il n'en représente plus que 7,2 % aujourd'hui. La part de Paris dans l'emploi salarié industriel de la région a, par ailleurs, fortement régressé, de 27 % en 1978 à 18,5 % en 2000. Toutefois, Paris conserve 120 000 salariés employés dans l'industrie, ce qui en fait encore le deuxième département industriel de la région Ile-de-France après les Hauts-de-Seine. Les secteurs industriels les plus touchés par ces diminutions d'effectifs ont été la production et la distribution d'énergie, ainsi que l'industrie de l'habillement, notamment des fourrures. D'autres secteurs, qui contribuent fortement à l'image économique de Paris, ont au contraire bien résisté: il s'agit de l'orfèvre-

rie, de la joaillerie, de la couture, de l'imprimerie et de l'édition. Au total, les secteurs de l'imprimerie et de l'édition, de l'habillement et du textile regroupent à eux seuls 51 % des emplois industriels parisiens.

LES EMPLOIS DE SERVICE sont très nombreux, mais répondent insuffisamment aux besoins des habitants. En effet, le secteur tertiaire (commerces et services) représente, dans la capitale, 88 % de l'emploi privé (73 % dans le reste de la région). Dans ce secteur, les services restent de loin le premier grand poste d'activités, avec près de 741 000 emplois. La capitale concentre ainsi 45 % des emplois salariés de services privés d'Ile-de-France. Paris occupe également une position prédominante pour les emplois administratifs dans les collectivités publiques, l'hôtellerie-restauration, les activités immobilières et, dans une moindre mesure, les services aux entreprises et la recherche en développement. Toutefois, des manques de plus en plus importants se font sentir dans le domaine des services privés à la personne (commerce, artisanat), qui peu à peu portent préjudice à la qualité de vie locale des habitants.

#### LE POIDS DU SECTEUR PUBLIC

Paris compte 366 500 salariés du secteur public, soit un tiers de l'emploi public de la région. Ce ratio élevé, du même ordre que pour l'emploi privé, s'explique principalement par l'importance des effectifs employés par les administrations d'État. Les 251 600 salariés concernés représentent 69 % des emplois publics de Paris. Les emplois publics de la Ville de Paris et les autres agents publics territoriaux regroupent 58 800 salariés. Ce chiffre peut paraître élevé. Toutefois, lorsque l'on rapporte l'effectif des collectivités territoriales à la population totale recensée en 1999, le ratio parisien (2,8 %) se situe au niveau de la moyenne régionale (2,9 %).

#### DES INÉGALITÉS GÉOGRAPHIQUES CROISSANTES

Le taux de chômage est passé de 7,7 %, fin 1981, à 12,8 % en 1993, pour revenir à 8,8 % en juin 2001. Il n'a cessé de remonter depuis et a atteint 10 % en juin 2002<sup>3</sup>. Cette évolution suit celle de la région Ile-de-France, mais le taux de chômage à Paris reste toujours supérieur au taux régional, l'écart aujourd'hui étant de 1,6 point. Le nombre de demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE de Paris<sup>4</sup> a également fortement augmenté au cours des vingt dernières années. Il a crû de 77 000 en 1977 à 143 000 en 1994. Redescendu à 96 000 à la fin de l'année 2000, ce nombre a récemment réaugmenté, pour atteindre près de 110 000 inscrits au premier semestre 2002.





Photo : Apur.

Les industries ont quitté la couronne, de nouvelles activités, essentiellement tertiaires, s'installent : ici dans le 19<sup>e</sup> avec les magasins généraux (réhabilités par les architectes Chaix et Morel) et l'hôtel d'activité Métropole 19 (réalisés par les architectes Viguier et Jodry); dans le 12<sup>e</sup> avec l'immeuble de la Caisse des dépôts et consignations (architecte C. Hauvette).



Photos : Apur.

Les demandeurs d'emploi résident, pour 42 % d'entre eux, dans la partie nord/nord-est de la capitale (11<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements). L'écart est grand entre le centre et l'Ouest, d'une part, et le Nord et l'Est, d'autre part. Ainsi, en juin 2002, la part de ces demandeurs d'emploi était de 6,7 % de la population active dans les 5<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements et de 13,5 % dans les 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements.

Les bénéficiaires du RMI sont également très présents dans le nord et le nord-est de Paris. En effet, Paris comptait, en 1990, 16 000 bénéficiaires du revenu minimum d'insertion, soit 1,5 % des ménages parisiens. En 2001, cet effectif est passé à environ 45 700, soit 4,1 % des ménages. Ces hausses importantes, comparables en valeur relative à celles de la région Ile-de-France, résultent en grande partie de la montée en régime du dispositif créé le 1<sup>er</sup> décembre 1988 et, naturellement, de l'évolution de la courbe du chômage. Ainsi, la baisse du chômage en 1999 s'est accompagnée parallèlement d'une baisse du nombre de bénéficiaires du RMI. Les 2<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements présentent, en 2001, des taux supérieurs à 6 %, contre 4,1 % en moyenne. À eux seuls, les 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements concentrent 36,5 % de la population de RMistes. Sont également fortement représentés les 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> arrondissements.

#### L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE

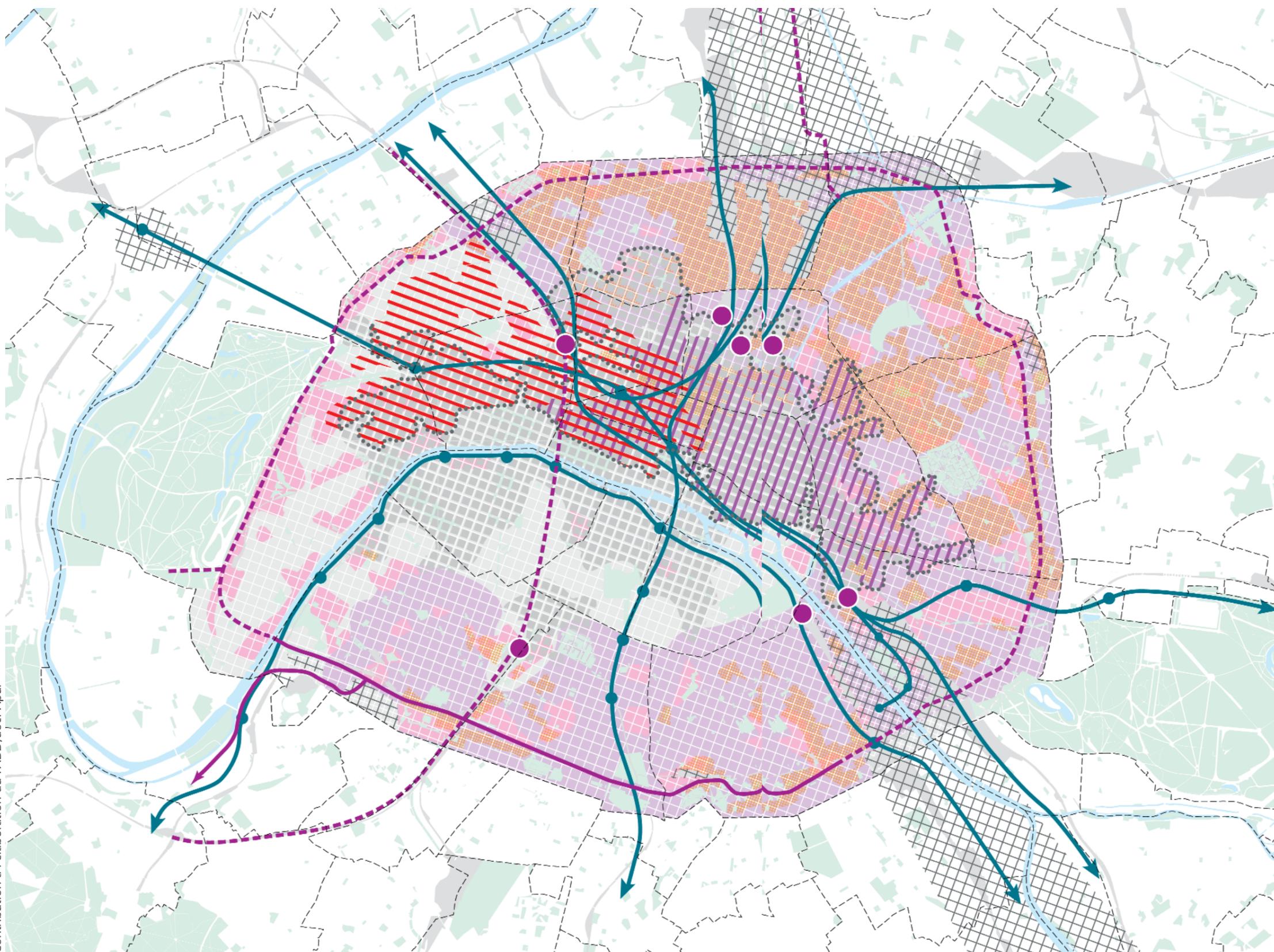
LA PART DE PARIS EN DIMINUTION. Le parc d'immobilier d'entreprise de la région Ile-de-France a connu une forte croissance de 1982 à 2000, passant de 26,8 millions de mètres carrés de surface utile à plus de 43 millions, soit plus de 16 millions de mètres carrés supplémentaires. La production nette de surface (excluant les rénovations dans l'existant) a, en revanche, été relativement faible à Paris, de l'ordre de 1 million de mètres carrés depuis 1982, le parc s'établissant aujourd'hui à 15 millions de mètres carrés environ. En conséquence, la part de Paris dans le parc régional a décliné, passant de 53 % en 1982 à 35 % en 2000. La surface du parc de Paris représente la moitié de celui de Manhattan, à New York (33 millions de mètres carrés), comparable par ailleurs en termes de surface et de population. Toutefois, à l'échelle de Paris et de la petite couronne, le parc de bureaux, avec 32 millions de mètres carrés en 2000, est le plus important d'Europe devant celui du Grand Londres (30 millions), de Berlin (15,6 millions), de Bruxelles (9,8 millions), de Francfort (9,4 millions) ou de Milan (8 millions).

UN PARC DE MEILLEURE QUALITÉ. Au cours de la dernière décennie, les utilisateurs sont devenus beaucoup plus exigeants sur la qualité des immeubles de bureaux. D'importants travaux de rénovation et de restructuration du parc ont donc été entrepris par les investisseurs afin de

proposer de grandes surfaces « intelligentes », notamment dans les immeubles haussmanniens du quartier d'affaires de la rive droite. C'est ainsi que près de 1,5 million de mètres carrés rénovés ont été mis sur le marché entre 1990 et 2000, soit un chiffre équivalent à celui des objectifs du Sdrif pour la totalité de la période 1990-2015. Parallèlement, des bureaux vétustes, difficilement transformables pour répondre à la nouvelle demande du fait de surfaces trop petites ou de l'impossibilité de câbler, sont retournés à l'habitation. C'est ainsi que 285 000 mètres carrés ont été transformés de bureaux en logements entre 1994 et 1998. Mais ces transformations se raréfient en raison d'une forte augmentation de la demande de surface et de la faible production de constructions nouvelles.

LA TRANSFORMATION DU PARC DE BUREAUX. La géographie du parc parisien intra-muros s'est un peu transformée entre 1982 et 2000. Bien que regroupant encore 41 % du parc de bureaux parisiens, la part du quartier central des affaires (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements) a diminué de 3 % au profit de nouveaux pôles. Dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, le parc est passé de 0,1 million de mètres carrés à 1,3 million; celui du pôle de Bercy-gare de Lyon est passé de 0,5 million de mètres carrés à près d'1 million; quant au 13<sup>e</sup> arrondissement, autour de la place d'Italie, il a connu une augmentation de son parc de 0,4 million de mètres carrés à 0,6 million. La croissance des activités tertiaires à l'est de la capitale se confirme avec l'émergence du nouveau pôle de bureaux dans l'opération Paris Rive gauche (dont 450 000 mètres carrés étaient commercialisés en 2001) et au nord-est de la capitale où plus de 100 000 mètres carrés sont d'ores et déjà en cours ou prévus. Toutefois, en tenant compte des démolitions, du changement de destination et de la construction neuve, la progression du parc parisien n'aurait été que de 500 000 mètres carrés au cours de la période 1990-2001, soit une valeur assez modeste.

UN MARCHÉ À NOUVEAU TRÈS TENDU. Entre 1987 et 2000, l'immobilier d'entreprise a connu un cycle en quatre phases : jusqu'en 1990, le stock de bureaux vacants à un an a été inférieur à la demande placée, se traduisant par un faible taux de vacance, une tension du marché et une hausse des valeurs. À partir de 1991, le retournement de la conjoncture a généré une augmentation du taux de vacance, qui a culminé à 10,4 % en 1995, l'offre devenant très largement supérieure à la demande (le point d'équilibre pour une bonne fluidité du marché étant de l'ordre de 6 à 7 %). Cette situation s'est traduite par une crise immobilière de grande ampleur. Dès 1996, on observe à nouveau une diminution du stock de bureaux vacants, le seuil de fluidité étant atteint en 1998. Depuis 1999, la demande est devenue très



### Contribuer au développement de la vie économique et de l'emploi à Paris

#### Contrôler le développement, améliorer les fonctions centrales

- contrôler le développement et moderniser le parc tertiaire
- améliorer l'insertion et le fonctionnement des activités manufacturières existantes
- préserver la multifonctionnalité et promouvoir une offre commerciale plus diversifiée

#### Rééquilibrer la répartition de l'activité économique et favoriser l'emploi

- favoriser une mixité sélective entre le logement et les différents types d'activité
- engager des actions en faveur de la formation et de l'emploi
- développer des opérations d'aménagement mixtes à dominante économique, logistique et de services urbains

#### Préserver et renforcer le commerce de proximité

- concilier les activités commerciales et touristiques avec la vie locale
- renforcer l'armature commerciale de proximité

#### S'appuyer sur le réseau, de transports en commun et de fret, existant et futur

- renforcer et aménager les pôles des gares
- lignes et stations existantes et futures : de métro, de RER,
- de tramway

supérieure au stock disponible, alors que le taux de vacance est très bas (2,1 % au 1<sup>er</sup> janvier 2002 dans Paris), que les valeurs augmentent et que le marché redevient tendu, particulièrement pour les grandes surfaces.

Cette inadéquation entre l'offre et la demande en termes de surface et de prix génère des difficultés importantes pour les entreprises, essentiellement pour les PME et les PMI qui recherchent des loyers modérés, inférieurs à 300 euros le mètre carré.

**LA LOGISTIQUE URBAINE.** Il n'existe pas d'estimation précise du parc de locaux d'activité ou de stockage à Paris ou en Ile-de-France. Il est seulement possible d'évaluer l'évolution de la construction ou de la démolition de ce type de locaux. Entre 1994 et 2000, la diminution des locaux industriels dans Paris a été de l'ordre de 230 000 mètres carrés, soit une perte annuelle moyenne de 33 000 mètres carrés traduisant bien la tertiarisation croissante des activités dans la capitale. Ces chiffres sont à rapprocher de ceux du Sdrif, qui, au contraire, prévoyait pour Paris une création annuelle moyenne de 50 000 mètres carrés de locaux industriels ou de stockage sur la période 1990-1997. Concernant ces derniers, le recul des surfaces dévolues à la distribution des marchandises et leur rejet à la périphérie de l'agglomération ne permettent plus de répondre de façon efficace à une demande croissante de rapidité et de fiabilité des livraisons, de rotation accélérée des stocks et de diversification des produits.

#### L'ARTISANAT ET LE COMMERCE

La composante artisanale de l'activité économique a toujours été étroitement associée à l'image de la capitale. Aujourd'hui, ces activités sont en recul. Paris ne comptait plus, en 1999, que 34 000 artisans (3 500 dans le secteur alimentaire, 11 500 dans les services, 9 000 dans le bâtiment et 10 000 dans la production). Cette régression du nombre d'artisans se traduit par une diminution des possibilités de services offerts aux habitants, voire aux entreprises. La situation est devenue particulièrement préoccupante dans les quartiers du centre.

Le commerce parisien a connu une profonde transformation au cours des dernières décennies, liée à l'évolution de l'activité économique, aux mutations des modes de vie et au développement urbain. Depuis une dizaine d'années, les grandes surfaces alimentaires, les centres commerciaux et les surfaces spécialisées se sont implantés autour du boulevard périphérique, sur le territoire des communes riveraines, entourant Paris d'équipements très concurrentiels pour le commerce parisien. Ces implantations ont eu, en effet, un double impact : la clientèle de la périphérie s'approvisionne désormais locale-

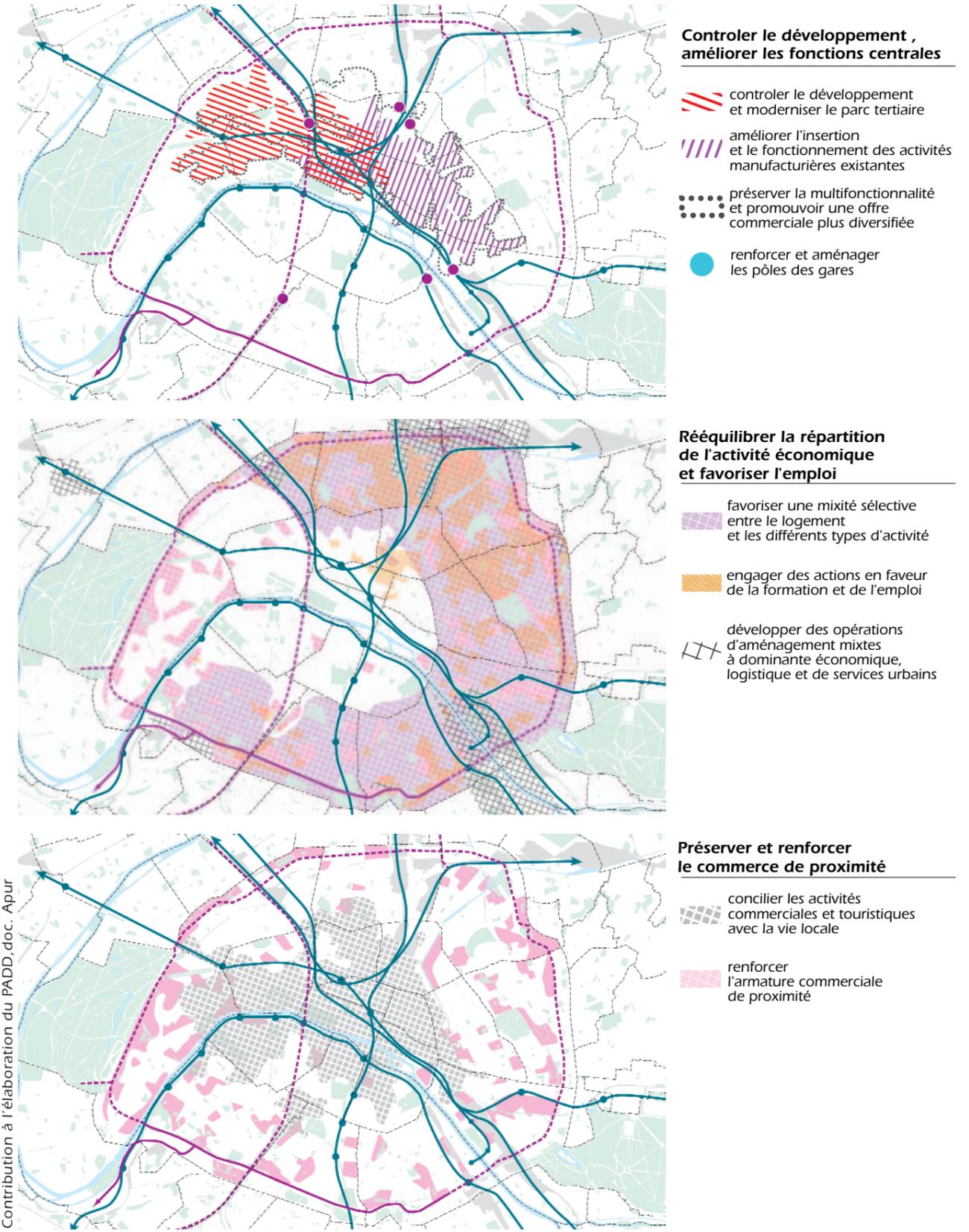
ment et cesse d'effectuer une partie de ses achats dans Paris ; d'autre part, nombre de consommateurs parisiens incluent à présent dans leurs pratiques d'achat les grandes surfaces commerciales situées aux portes de la ville.

La rareté des opportunités foncières et la volonté de ne pas implanter de très grandes surfaces alimentaires ont eu pour effet de limiter radicalement les hypermarchés dans Paris. Ainsi, seuls trois hypermarchés anciens<sup>5</sup>, d'une surface de vente limitée à 15 000 mètres carrés, sont situés dans les arrondissements périphériques. En outre, les moyennes surfaces alimentaires dépassant le seuil des 2 500 mètres carrés sont en nombre restreint (une dizaine). En revanche, un réseau de moyennes surfaces alimentaires composé de supermarchés et de magasins populaires s'est développé dans Paris selon un maillage dense (56 supermarchés de plus de 1 000 mètres carrés, 50 magasins populaires disposant d'un rayon alimentaire et 200 petits supermarchés et discounters). Le rôle de ces surfaces apparaît de plus en plus déterminant pour la vie locale et l'animation commerciale de proximité. Ces équipements tendent à renforcer et pérenniser la commercialité des quartiers dans lesquels ils sont implantés. C'est un parc dynamique en cours de restructuration, avec pour objectif un accroissement des services fournis à la clientèle (élargissement des horaires d'ouverture, développement des livraisons à domicile, diversification et accroissement de la qualité des produits, renouvellement de l'image des boutiques et des espaces de vente).

Depuis le début des années 1990, le développement spectaculaire du commerce intégré à travers les nouvelles chaînes de distribution a entraîné une réduction importante du petit commerce indépendant. Pour survivre, nombre d'entre eux se sont affiliés à des réseaux de franchises. Ce phénomène, d'abord observé dans les domaines de l'alimentaire et de l'équipement de la personne, s'étend désormais à l'équipement de la maison, à la beauté, la santé, aux loisirs, à la restauration et à tous les services commerciaux. Plus récemment, l'implantation très active d'enseignes étrangères de toute nature sur les emplacements commerciaux stratégiques de la capitale a amplifié ce phénomène.

L'évolution des modes de vie, des habitudes alimentaires, le développement du travail féminin ont entraîné des modifications des pratiques d'achat. Le rôle des « marchés volants » dans le ravitaillement des habitants s'est accru ces dernières années et on assiste à une demande croissante d'ouverture de nouveaux sites et d'adaptation des horaires d'ouverture aux besoins de la clientèle.

Aujourd'hui, il résulte, de l'ensemble de ces transformations, une fragilisation importante du petit commerce indépendant ou même franchisé face aux stratégies très



Certains équipements publics, tels le Louvre et le Stade de France, transcendent les découpages territoriaux pour offrir le visage d'une métropole dynamique.



Photos : Apur.

L'autocar et le train sont davantage utilisés que dans le reste du pays. On estime à environ 3,2 millions le nombre d'étrangers arrivant en Ile-de-France directement en autocar. Le développement des transports en commun est confirmé par l'augmentation du nombre de passagers des trains à grande vitesse et des aéroports internationaux de Paris. Les TGV sont même considérés comme une « attraction » touristique en soi et sont souvent conseillés comme mode de déplacement dans les « tours d'Europe » proposés par les tour-opérateurs entre Londres et Paris ou Paris et Genève.

**UNE PROFONDE  
ÉVOLUTION DU  
PARC HÔTELIER**

Cette évolution est liée, naturellement, à celle du tourisme. Le parc hôtelier parisien a connu une évolution significative depuis le milieu des années 1980. En 1984, si l'on exclut les établissements non étoilés, ce parc comptait 64000 chambres dans près de 1300 hôtels. En 2001, il se composait de 1540 établissements, totalisant 77000 chambres, soit une progression de 20 %. En 1984, la capacité d'accueil des établissements parisiens était concentrée à 44 % dans les 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements. Cette part a aujourd'hui régressé à 39 %.

En un peu plus de quinze ans, le parc d'hôtels parisiens a également connu une évolution en structures. Répartis en 1984 pour 56 % en classe économique (1 ou 2 étoiles) et pour 44 % dans le segment haut de gamme, les établissements ont évolué vers cette dernière catégorie. Aujourd'hui, les ratios sont pratiquement inversés. Ce mouvement a eu lieu sous l'effet conjugué de la construction de nouveaux établissements, de la transformation d'hôtels meublés en hôtels de tourisme et de l'amélioration du parc existant. Cette orientation vers le moyen et le haut de gamme s'affirme d'autant plus nettement que les départements de la petite et de la grande couronne ont un parc hôtelier plus volontiers tourné vers l'économique, en particulier aux abords du boulevard périphérique. Pour apprécier l'impact de l'hôtellerie en matière de tourisme, il faut en effet rappeler que la capacité régionale hors Paris est passée, au cours des quinze dernières années, de 19000 à 62500 chambres, ce second chiffre se rapprochant de la valeur constatée intra-muros.

Ce développement considérable de la fréquentation touristique génère des retombées économiques majeures pour la capitale. Toutefois, cette fréquentation qui se focalise sur certains quartiers, peut parfois porter préjudice à la qualité de la vie des habitants. Par ailleurs, la part croissante des visiteurs empruntant l'autocar pour se rendre dans la capitale pose la question de la circulation et, surtout, du stationnement des véhicules. Enfin, le recul de Paris en ce qui concerne le tourisme d'affaires conduit

à s'interroger sur l'offre dans ce domaine, notamment sur sa qualité et son adéquation à la demande.

Ce constat montre que Paris conserve tous les atouts d'une grande capitale internationale très attractive. Toutefois, son rayonnement est confronté à une dégradation de la situation de l'emploi, à un déséquilibre persistant, qualitatif et quantitatif, de la répartition de ces emplois entre l'Est et l'Ouest et à une aggravation du chômage. Cette évolution s'accompagne de mutations commerciales et d'un développement de la fréquentation touristique parfois préjudiciables à la qualité de vie des habitants. Comment cette situation peut-elle évoluer ?

**CONFORTER  
L'EMPLOI**

Face au constat qui vient d'être dressé, l'accueil de nouveaux emplois, dans le respect des équilibres entre les différentes fonctions urbaines, semble une des priorités. Dans ce domaine, plusieurs actions, tant réglementaires qu'opérationnelles, peuvent être envisagées telles que :

- une adaptation des règles d'urbanisme de façon à permettre une plus grande mixité des fonctions et une meilleure répartition géographique des surfaces pour les activités dans la capitale ;
- le maintien du COS de fait, qui permet le renouvellement du patrimoine et qui a été, depuis sa mise en place, un instrument déterminant de la modernisation du parc immobilier d'entreprise du centre des affaires ;
- l'adaptation de dispositions relatives à la destination des locaux aux évolutions économiques qui estompent de plus en plus les anciens clivages entre activités industrielles et artisanales et activités tertiaires, donc entre bureaux et locaux d'activité ;
- un développement de nouveaux sites d'accueil pour l'immobilier d'entreprise, de manière à créer une offre de locaux mixtes répondant aux exigences des technologies modernes de communication. Ces créations sont déjà engagées à Paris Rive gauche, elles pourraient être poursuivies notamment dans le Nord-Est, en liaison avec les communes riveraines, mais aussi au niveau de certaines portes et aux abords des gares ;
- la création, à l'initiative de la municipalité, d'immobilier d'entreprise spécifique (pépinière d'entreprises, hôtels d'activité, incubateurs)...

**APPUYER  
LES SECTEURS  
ÉCONOMIQUES  
PORTEURS**

L'économie parisienne s'appuie en effet sur trois grands pôles de spécialisation :  
- les activités liées à la banque, la finance et les services aux entreprises, qui ont eu tendance à se redéployer en banlieue à la fin des années

offensives des grands groupes commerciaux qui s'appuient sur leur puissance financière pour conquérir de nouvelles parts de marché. Cette pression entraîne aussi un accroissement de la valeur des fonds de commerce et du montant des baux qui poussent au départ des commerçants en place. Ce type d'évolution risque de conduire, à terme, à une uniformisation du tissu commercial, ainsi qu'à une perte de commercialité et d'identité des pôles d'animation.

**L'IMPORTANCE  
DU TOURISME**

En 1989, l'Ile-de-France avait accueilli 21 millions de touristes.

En 2000, l'Observatoire régional du tourisme d'Ile-de-France (Ortif) estimait à plus de 36 millions, le nombre de visiteurs pour la région (23,7 millions d'étrangers et 12,2 millions de Français), et l'Office de tourisme et

de congrès de Paris (OTCP) avançait le chiffre de 26 millions de visiteurs, uniquement pour la capitale.

Paris est aussi la deuxième destination mondiale du tourisme d'affaires après les États-Unis. Ainsi, depuis vingt et un ans, le centre de l'agglomération est la capitale mondiale des congrès internationaux. Avec 360 congrès organisés en 2000, Paris représente 2,7 % du marché mondial, avec des retombées économiques de l'ordre de 3,7 milliards d'euros. Toutefois, depuis une dizaine d'années, la part du « tourisme d'affaires » parmi les motifs de venue en France des étrangers décroît régulièrement : elle est passée de 18 % en 1989 à 10,7 % en 1997.

Parmi les modes de déplacement empruntés par les visiteurs étrangers pour se rendre en Ile-de-France, la part de la voiture tend à diminuer : elle représente un tiers des arrivées, à part quasiment égale avec l'avion (31 %).

1980 et au début des années 1990, mais qui demeurent néanmoins très présentes dans les arrondissements centraux avec plus de 300 000 actifs ;

- les activités souvent associées à l'image emblématique de Paris – économie touristique, restauration, hôtellerie, haute couture, joaillerie –, qui ont très bien surmonté les aléas de la conjoncture des dix dernières années. Ce secteur poursuit sa progression et génère de l'emploi dans un large éventail de métiers, du plus spécialisé au plus faiblement qualifié ;

- les activités davantage tournées vers l'audiovisuel, la presse, l'édition, l'informatique, mais aussi les biotechnologies et les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) qui sont celles où la spécificité de la capitale est la plus forte. Tournées vers la création et l'innovation, ces activités se sont considérablement développées au cours de la dernière décennie et la poursuite de ce développement appelle une prise en compte des spécificités de l'immobilier propres aux besoins de ces entreprises (« immeubles intelligents », renforcement du réseau haut débit).

Ces trois secteurs, porteurs de l'avenir économique de la capitale, présentent de nombreux points d'appui sur lesquels il paraît possible de faire levier, notamment dans le domaine de l'immobilier d'entreprise, au travers de dispositions réglementaires et dans les différents territoires de projets évoqués précédemment.

**PRÉSERVER  
LE TOURISME  
DE LOISIRS  
ET D'AFFAIRES**

Dans le domaine du tourisme, l'enjeu économique du maintien de la place de la capitale est d'autant plus important

que ce secteur recèle un gisement d'emplois considérable, dans un très large éventail de qualifications. Pour le tourisme de loisirs, le renforcement des modes d'accueil, en particulier en faveur des jeunes, et surtout la mise en place de nouveaux modes de déplacement devraient être recherchés afin de mieux concilier, dans certains quartiers, essentiellement du centre, la vie quotidienne des habitants et la

satisfaction des touristes. La limitation de l'utilisation des autocars pour les déplacements et la promotion de l'usage du fleuve, en bordure duquel se trouvent les principaux sites touristiques majeurs, constituent les deux principaux axes des actions envisageables dans ce domaine.

Pour le tourisme d'affaires, le renforcement de l'attractivité de Paris nécessite, très probablement, de rechercher les moyens de poursuivre la modernisation des principales structures d'accueil telles que Paris-Expo à la porte de Versailles, par exemple. Cette modernisation devra intégrer la réflexion sur les moyens d'améliorer le fonctionnement des contraintes logistiques, la circulation et le stationnement liés à ces grands équipements, pour préserver la qualité de vie des habitants riverains.

**REDÉPLOYER  
LE COMMERCE  
ET L'ARTISANAT**

Les services rendus par les commerces et les services de proximité, notamment l'artisanat,

jouent un rôle majeur dans la vie des quartiers et dans l'image qu'ils en donnent. Le maintien de ces fonctions et leur redéploiement dans certains de ces quartiers où elles tendent à disparaître pourraient être encouragés par des dispositions réglementaires spécifiques :

- limiter la transformation des locaux commerciaux en rez-de-chaussée en logements au bénéfice d'activités de services, par exemple ;
- imposer des hauteurs suffisantes au rez-de-chaussée des bâtiments pour permettre le bon fonctionnement de ces activités ;
- interdire la transformation de surfaces d'activité en entrepôts, phénomène souvent constaté dans des secteurs à forte concentration de l'activité textile (Sentier, Gravilliers, Sedaine-Popincourt)...
- faciliter les livraisons, tant dans le domaine privé que dans le domaine public, par des dispositions adaptées.

En outre, des plans de sauvegarde de la diversité commerciale devraient être établis sur des territoires, avec des thématiques spécifiques.

*Cet article a été rédigé à partir des études de l'Apur par Michel Cougouliègne.*

**ÉLÉMENTS  
POUR UN PLAN  
D'AMÉNAGEMENT  
ET  
DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**

**CRÉER  
DES EMPLOIS,  
DYNAMISER  
L'ÉCONOMIE**

La ségrégation entre les quartiers parisiens s'est accentuée au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'industrialisation, puis, à partir des années 1950, avec l'engagement d'un vaste processus de rénovation urbaine. Cette action apparaissait alors impérative, puisque plus de 85 % des logements étaient sans confort et de nombreuses activités devenaient obsolètes et non rentables. Cependant, l'emploi et les activités ont déserté des quartiers entiers et l'habitat insalubre n'a pu être totalement résorbé et s'est même parfois développé dans certains secteurs.

Dans le domaine de l'emploi, ce mouvement se poursuit actuellement, même si Paris demeure une métropole mondiale. La capitale a ainsi perdu 200 000 emplois ces vingt dernières années, c'est-à-dire plus que les chiffres envisagés par le Schéma directeur de l'Ile-de-France (Sdrif). Certes, de nouveaux pôles tertiaires se sont développés, mais essentiellement en banlieue, comme à Ivry ou à Saint-Denis, alors que dans Paris même, ils ont été plus rares : les principaux terrains ont été localisés à Paris Rive gauche.

L'offre parisienne s'étant réduite, il est devenu indispen-

sable d'envisager la création de nouveaux secteurs de développement sur les terrains encore disponibles, en particulier sur les anciens terrains ferroviaires qui ne sont pas aptes à être reconvertis en zones de fret, aux portes de la capitale ou aux abords des gares.

Le libre jeu du marché immobilier ne saura sans doute pas corriger à lui seul ces déséquilibres, qui requièrent un redéploiement de l'emploi et des activités sur l'ensemble du territoire parisien selon quelques principes : d'une part, regagner des emplois dans les secteurs dont la dynamisation est nécessaire pour diversifier leur occupation et leur animation ; d'autre part, renforcer l'attrait de ces secteurs en termes d'habitat ou d'implantation de commerces de proximité ; enfin, y mener des actions déterminées et concertées en faveur de l'insertion et de la formation des habitants touchés par le chômage.

L'objectif est, à terme, d'encourager un mouvement de rééquilibrage entre habitat et emploi sur l'ensemble du territoire parisien, tout en favorisant la création de nouveaux emplois au sein même de la capitale.

1. Source : Insee, RGP 1999, exploitation complémentaire.  
2. Sources : Apur, Laurif, Dreif pour les ERE 1978 à 1994, Insee pour les ERE 1997 et 2000.  
3. Source : Insee.  
4. Le nombre des demandeurs d'emploi évoqué ici n'est pas celui des chômeurs au sens du recensement. Il n'inclut pas en

particulier les demandeurs de temps partiels et de CDD, statistiques non disponibles à l'arrondissement entre les années de recensement.  
5. Géant Masséna (13\*), Carrefour Auteuil (16\*), Casino (Commanderie 19\*).

# UNITÉ ET PLURALITÉ PARISIENNES : UN DÉFI À RELEVER

G U Y B U R G E L

Les grandes agglomérations, spécialement les régions urbaines métropolitaines, sont confrontées à une contradiction majeure : le morcellement et la dissociation de leurs échelles géographiques, face à la solidarité de leur fonctionnement et de leur gestion territoriale. Les extensions spatiales et les dilutions périphériques doivent en général coexister avec le maintien d'une trame administrative héritée, que la tendance universelle à la décentralisation a encore renforcée. Dans une large mesure, en développant la banlieue, l'ère industrielle avait consolidé et accru la réalité d'une ville fermée et continue. En revanche, les décennies les plus contemporaines ont à la fois ouvert et fragmenté ce dispositif structurel. Simultanément, les « cités géantes » deviennent en outre le lieu par excellence de l'affrontement, mais aussi de l'association du local et du global : exigences de la vie de quartier et recherche d'une compétitivité mondialisée s'y développent dans des espaces uniques et souvent dans les mêmes couches de la population. Face à ces tendances d'éclatement, s'impose pourtant par ailleurs l'impérieuse nécessité de réunifier les problématiques et les territoires. La compréhension et le traitement de la marginalisation sont-ils indépendants de la poursuite du développement économique ? Comment concilier l'aspiration à des mobilités sans cesse augmentées et accélérées et le désir de tranquillité et de sauvegarde de l'environnement patrimonial et naturel ? Le retour souhaité, parfois de façon incantatoire, à la mixité est-il compatible avec la montée des exclusions fonctionnelles et sociales ? Autant de questions, nécessairement choisies, qui montrent l'« ardente obligation » de prendre ensemble ces tensions pour les transformer en vecteurs d'imagination et d'action politique. Autant de thématiques universelles, surtout, dont Paris porte un témoignage singulier et tout à la fois exemplaire.

## LE DÉCALAGE DES TERRITOIRES

La ville de Paris apparaît en effet au cœur d'une agglomération dense, plus encore que d'une région urbaine. Pour un territoire urbanisé de cette importance démographique et spatiale,

c'est une exception européenne, peut-être mondiale. Avec des gradients de densité de population et de construction qui s'abaissent assez régulièrement du centre vers la périphérie, c'est bien la continuité de l'espace parisien jusqu'aux villes nouvelles qui est la marque de la capitale française : quelque 9 millions d'habitants y vivent et travaillent dans un cercle réduit de 50 kilomètres de diamètre. Il n'est pas jusqu'aux dynamismes de peuplement qui ne finissent par se modeler sur des comportements identitaires : partout, en Ile-de-France, se manifestent une forte croissance naturelle, autorisée par la dissymétrie des structures d'âge, et une faible attractivité migratoire, aggravée par le renchérissement immobilier dans la capitale et les nouveaux atouts des métropoles provinciales. Cette solidarité fonctionnelle, et en quelque sorte physique, de l'agglomération doit toujours faire considérer avec un certain recul les distinctions communément admises entre Paris et la périphérie, ou même les configurations concentriques habituelles (centre, proche couronne, grande couronne). Ainsi, le calcul, donc la cartographie, des densités démographiques, de la répartition des emplois ou de la distribution des surfaces de bureaux apparaît à l'évidence prisonnier de l'encadrement administratif, mais aussi des usages. Les interprétations, qui en sont faites, sont donc faussées. Il n'est guère finalement que pour les valeurs foncières où le boulevard périphérique reste une limite intangible. Mais c'est parce que, ici, le tracé recouvre la représentation et la symbolique de la cité.

Cette singularité du territoire parisien explique l'affirmation plus timide qu'ailleurs d'une multicentralité et le maintien d'une forte polarisation, qui déborde maintenant la ville de Paris. Certes, les villes nouvelles du Schéma directeur de 1965, la zone aéroportuaire de Roissy, le centre directionnel de La Défense ou, plus modestement, les autres préfectures de petite couronne (Créteil, Bobigny) et le technopôle d'Orsay-Saclay peuvent apparaître comme l'amorce d'un réseau de centralités nucléaires périphériques, et confirmer ainsi la seule intention forte du Sdrif de 1994. Mais, malgré la diminution des emplois dans Paris, ces polarités discontinues restent sans commune mesure avec la



Photo : Apur.

«Paris plage»  
un événement  
de portée métropolitaine.

condensation massive des activités dans les arrondissements parisiens et, surtout, la diversité de leurs fonctions économiques, sociales, culturelles et politiques. Mieux encore, l'accélération et la multiplicité des accessibilités et des transports rapprochent les nœuds de la centralité dans la capitale. La Défense, dont la silhouette du Cnit marquait, il y a quatre décennies, un bastion avancé de la conquête de l'Ouest, apparaît aujourd'hui soudée au quartier des affaires du 8<sup>e</sup> arrondissement par la prolongation du métro, l'ouverture du RER, la mise en autoroute intra-urbaine de l'avenue du Général-de-Gaulle, à Neuilly. Incessant desserrement et glissement lent de la centralité parisienne se conjuguent ainsi avec un métamorphisme constant du tissu de la ville, qui semble la vouer à une fidélité génétique renouvelée à une agglomération mononucléaire.

Paradoxalement, le morcellement politique extrême de la métropole parisienne est plus exagéré qu'ailleurs. Capitale d'un État aux traditions centralisatrices, siège d'une Région qui veut s'affirmer, découpé en huit départements, dont la personnalité achève de l'emporter sur l'artificialité, divisé en 400 communes dans l'agglomération dense, confortées par les lois de décentralisation, le territoire parisien ressemble souvent à un bateau ivre, qui échapperait aux bonnes intentions de ses capitaines multiples, pour se livrer au gré des éléments spontanés ou de sauveurs-techniciens appelés à la rescousse. Le Schéma directeur de 1994 est le résultat atone de ces hésitations de la géographie et de l'histoire. Décalages et incohérences des espaces réels et des territoires de gestion s'additionnent pour accentuer l'originalité de la capitale française. Compacité et fractionnement du territoire impliquent une lecture où les références d'hier se révèlent aussi dépassées que les affirmations de la multipolarité sont aujourd'hui illusoire. Ni l'image d'un Paris dominateur de la banlieue ne correspond à la réalité économique, sociale et politique contemporaine, ni une multipolarité, encore plus technocratique qu'effective, ne trouve des échos dans la carte institutionnelle de l'agglomération. Régularités et lisibilités dans le tissu fonctionnel parisien se combinent à un brouillage croissant des territoires de compétences et d'interventions. Elles obligent à la compréhension et à la créativité.

#### LA SOLIDARITÉ DES APPROCHES

Comme toute métropole, Paris est à la fois accumulatif de richesses et ségréatif d'espaces et de sociétés. C'est là le fonctionnement normal, et non pathologique, des grandes villes mondiales, en cycle d'innovation et de bouleversements des encadrements techniques, économiques et culturels de la civilisation. Autant la période précédente – les Trente Glorieuses – avait été marquée par la diffusion et la moyen-

nisation des processus dans la totalité du système urbain français (croissance des petites villes plus que des grandes agglomérations et même que de la capitale, décentralisation des activités, montée des couches moyennes qui se dispersent dans l'ensemble de la zone urbanisée), autant les deux dernières décennies du xx<sup>e</sup> siècle amènent une reconcentration manifeste des configurations : dynamisme démographique de l'Ile-de-France, puis des métropoles régionales et de leurs communes centrales ; développement des services supérieurs et accroissement des inégalités de revenus et de modes de vie. À cause de sa taille et de sa place nationale et internationale, l'agglomération parisienne exacerbe ces logiques d'accumulation-exclusion d'autant plus redoutables à saisir qu'elles sont affectées d'autonomies croissantes dans leurs modalités : stagnation démographique et performance économique, redémarrage d'un territoire et maintien de la marginalisation des populations résidentes (cf. Plaine-Saint-Denis). Comme l'ont fort bien compris les autorités de Bruxelles, de régionales, les inégalités sociales et spatiales les plus criantes se déplacent à l'intérieur des aires métropolisées.

Mais, là encore, la géographie n'en est ni simple ni cohérente avec les découpages politiques ou les héritages historiques. Il suffit, pour s'en convaincre, de regarder les distributions des revenus moyens des contribuables ou des diplômés de l'enseignement supérieur. Ni la distinction Paris-banlieue, ni une organisation centre-périphérie n'apparaissent rendre compte des dynamismes à l'œuvre. Le système des couches économiquement et culturellement favorisées est en même temps basculé vers le sud-ouest de l'agglomération, du 5<sup>e</sup> arrondissement à Vaucresson, suivant en cela la ligne de pente du pouvoir politique et social, depuis le xvii<sup>e</sup> siècle, du Louvre à Saint-Germain et Versailles. Et des continuités manifestes se dessinent par-delà la coupure du périphérique, du 17<sup>e</sup> arrondissement à Neuilly, du 19<sup>e</sup> à Aubervilliers ou Pantin, du 15<sup>e</sup> vers Vanves ou Issy-les-Moulineaux. Mais ni les territoires politiques, ni les régularités simples et reconnues de l'organisation des espaces sociaux ne peuvent contenir désormais la distribution géographique des dynamismes et des faiblesses. Les processus l'emportent sur les découpages et configurent leurs propres extensions territoriales.

Quelques thématiques illustrent ces autonomies de la physiologie métropolitaine et la solidarité des territoires de l'agglomération parisienne. À l'intérieur de Paris, la perte d'emplois au cours des vingt dernières années est considérable au profit de la région Ile-de-France et, en même temps, le sentiment et la réalité d'entassement, d'encombrement permanent des activités et de la circulation est aussi prégnant. Pour apprécier correctement cette contradiction, il faut mobiliser conjointement les modifications de localisa-

tion des fonctions économiques, notamment tertiaires, les transformations de l'immobilier de bureaux et les bouleversements des rythmes de la vie professionnelle. Le « triangle d'or » du 8<sup>e</sup> arrondissement a certainement décliné quand des montées en puissance se sont produites dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, autour de Bercy et de Paris Rive gauche et, surtout, en petite couronne, à La Défense particulièrement, mais pas seulement (Issy-les-Moulineaux, Pantin, Bagnole). Le résultat est qu'il faut désormais mesurer la puissance économique de la capitale française à l'aune de Paris et des communes immédiatement limitrophes : à cette dimension, on compte autant de surfaces de bureaux qu'à Manhattan, plus qu'à Londres, deux fois plus qu'à Berlin, trois fois plus qu'à Bruxelles, Francfort ou Milan. Dans le même temps, la « tour intelligente », l'immeuble intégré sont devenus, plus que les étages haussmanniens, le siège matériel et voyant des fusions de sociétés et des réunions d'équipes directionnelles. Simultanément, les rythmes de l'activité se sont modifiés, ce dont rendent bien compte les enquêtes-transports : chute relative de la mobilité résidence-emploi, organisée dans le déroulement quotidien et les secteurs de la ville ; augmentation de trajets professionnels exceptionnels, plus difficilement prévisibles dans les horaires et les itinéraires, à côté de la multiplication des déplacements personnels. Complexité des espaces, enrichissement des formes architecturales, enchevêtrement des temps composent la nouvelle géographie de l'activité.

De façon similaire, la performance économique voisine avec l'exclusion urbaine. La ville de Paris dispute à la Seine-Saint-Denis le triste ruban bleu du chômage régional. Cadres performants, professions libérales, experts ou créateurs, services publics nombreux coexistent avec les petits métiers, les contrats d'intérim, le travail au noir, bref, tout ce que la grande ville peut sécréter et désirer de services banals, d'intermittences contraintes, finalement de misère. C'est tout juste si, à Paris – mais on y tend (voir le Forum des Halles) –, comme à New York et à San Francisco, le monde de la finance, de l'art et des médias ne côtoie pas sur le même trottoir celui de la pauvreté et des « homeless ». Mais tout le problème reste d'apprécier en quoi ces symbioses de nature identique prennent, dans la capitale française, des formes différentes de la ville américaine ou même du décrochage entre économie et population résidente, actuellement à l'œuvre autour de l'autoroute A1, entre Saint-Denis et Roissy : partout la performance s'accompagne de l'inégalité et de proximités territoriales difficilement supportables.

Habitat et peuplement constituent aussi une entrée intéressante. La ville de Paris révèle là encore une réalité contradictoire remarquable : un sous-peuplement moyen des logements, résultat additionné de l'embourgeoisement et de la faible taille des ménages ; des suroccupations loca-

lisées, notamment dans les petits appartements souvent inconfortables du Nord-Est parisien ; une forte demande insatisfaite d'habiter dans la capitale, venue aussi bien de couches populaires en quête improbable de logements sociaux, que de catégories moyennes rebutées par le coût des locations et des acquisitions foncières dans les arrondissements parisiens. Ce grand désir de centralité – quand Paris continue à perdre des habitants – ne s'explique pas seulement par le prestige de l'adresse, mais par les avantages de l'accessibilité qu'accorde la présence incomparable d'un réseau de transports maillé, de la proximité des lieux d'emploi et de culture, de la réunion optimale de la vie et de la ville. Il est évident que compréhension et action, dans ce qui fait la trame même de la cité dans ses rapports entre population résidente et formes bâties, passent par la mise en commun des analyses sur le patrimoine foncier et les comportements sociaux, mais aussi sur l'importante vacance structurelle du parc de logements (un dixième du total) et l'offre potentielle en banlieue, y compris avec une amélioration sensible des accessibilités. Le système urbain s'apparente plus à un mobile qu'à un puzzle : solidarité des parties et mobilité de l'ensemble y sont inséparables.

Enfin, l'aspiration ubiquiste et interclassique à une vie de quartier calme et riche de ses mélanges peut apparaître naïve dans une métropole trépidante, aux activités incessantes et aux rythmes accélérés. Les métaphores à la « société d'archipel », au « village planétaire » ou « dans la ville », ne touchent pas à cette contradiction fondamentale du fonctionnement métropolitain : discontinu dans ses territoires et imprévisible dans ses rythmes, il accumule en même temps, et dans les mêmes lieux, des exigences identiques d'efficacité et d'aménité pour les entreprises et les habitants. Malgré les progrès des nouvelles technologies, les intentions louables en termes de mobilités douces ou d'aménagement convivial des espaces publics, il est à craindre – ou à souhaiter – que le véritable courage politique ne soit de comprendre et d'arbitrer entre des contraires, entre un réseau Internet à haut débit et une diffusion fine de la « toile » dans les quartiers. Les deux, sans doute, mais à quelles échéances et dans quelles répartitions ? Les choix sont contraints et libres à la fois.

Le plus important sans doute dans ces rapports entre Paris et sa région est de ne pas se tromper d'échelle géographique d'analyse et d'intervention. Cette dimension, flexible et relative, de l'action dépend de la nature des objets urbains, mais aussi de la dynamique des acteurs. Les logiques emboîtées de la carte administrative et institutionnelle – quartier, arrondissement, commune, département, région – ne sont pas forcément les mieux adaptées à cette intelligence de la compréhension de la décision. Il est nécessaire de les utiliser pour mobiliser les énergies

et canaliser les pouvoirs, tout en se défiant de l'artificialité et, surtout, de la rigidité de leurs contours spatiaux. Il faut véritablement inventer le territoire.

#### L'INVENTION DES ESPACES

Les analyses précédentes conduisent à éviter en première instance les passages obligés classiques (transports, logements, développement économique, fiscalité) ou les espaces contraints (Paris et ses couronnes). Les premiers entraînent inévitablement une logique d'inventaire des problèmes et d'addition conséquente des solutions adaptées, où seuls les impératifs de la programmation financière et technique introduiront des hiérarchies et des limites. Les seconds, rançon de toute planification territoriale, quelles que soient les appellations et les bonnes consciences de leurs transformations (schémas directeurs et plans d'occupation des sols, schémas de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme), ont trop tendance à confondre les moyens et les fins. Sans critiquer personne, les « pôles prioritaires » du contrat État-Région ou le découpage du cœur de l'agglomération parisienne en strates concentriques (un grand projet pour le centre, le Paris des faubourgs, la couronne extérieure et les portes, interface entre la capitale et sa banlieue) peuvent apparaître très en deçà de l'ambition politique affirmée : comment traiter conjointement le maintien de la performance économique et la correction nécessaire de l'exclusion sociale et du mal-être urbain ? Autant pour des motifs éthiques que fonctionnels de compétitivité internationale, la réponse est essentielle : à l'avenir, la métropole performante sera citoyenne. Elle implique, pour la Ville de Paris, des choix stratégiques clairs avant même la définition de territoires d'intervention et de coopération.

La démonstration en sera limitée ici à trois problématiques fondamentales : le logement et l'activité à travers la mixité urbaine, la mobilité et les transports, les matérialités de la ville et les modes de vie. Une des entrées possibles pour surmonter les contradictions entre société et économie, richesse et pauvreté, logements et locaux d'activité, tous termes liés entre eux, est de passer de mécanismes d'épuration à des logiques d'association des fonctions urbaines. Trop longtemps en France – et la capitale a porté la tendance à l'exagération –, dynamisme et modernité se sont déclinés au rythme des substitutions : toujours moins d'industrie, toujours plus de tertiaire, toujours moins de services de proximité et plus de quaternaire et de high-tech, toujours plus de bureaux ou de commerces spécialisés, mais ralentissement continu du rythme de construction des logements. Les risques sont évidents et ont déjà été soulignés : stagnation ou baisse de l'emploi total, exclusion des plus démunis par faible employabilité culturelle et professionnelle, tension

sur le marché du logement. Dans d'autres contextes, certes – on pense à Los Angeles –, des métropoles suivent au contraire des processus cumulatifs, qui sont, au moins pour la création d'emplois, sinon pour la réussite sociale, de pronostic favorable : production et commerce, services aux particuliers et activités financières sont associés. À Paris, des tendances récentes méritent d'être encouragées et des constats, d'être soulignés : mélange de bureaux et de locaux de production, création de très petites entreprises, perspectives de récupération d'emprises foncières et d'immeubles pour catégories basses et couches moyennes. Mais, là encore, ces orientations ne se feront pas dans le seul périmètre parisien : l'image dépassée d'un Paris où l'on travaillait et d'une banlieue où l'on résidait, comme le rêve sympathique mais pour une fois démenti d'Henri Lefebvre d'une ville exclusivement ludique et de périphéries laborieuses, n'est plus à l'ordre du jour. Mixité sociale et mixité fonctionnelle sont les clefs du succès de la métropole, mais aussi de la définition de ses territoires.

De façon plus visible, l'amélioration des mobilités, essentielle pour la compétitivité de l'agglomération comme pour la vie quotidienne de ses habitants, conduit à l'évidence à quelques vérités simples, mais pas toujours faciles à entendre tant les idées sont généreuses et les dogmatismes affermis. La première veut que, plus encore que dans d'autres domaines, le territoire métropolitain soit un tout ; un couloir d'autobus mieux garanti, une vitesse commerciale, partant, plus accélérée ici, et c'est ailleurs des difficultés reportées : l'espace de la ville de Paris, c'est aussi le lieu de transit essentiel des banlieusards. La seconde conviction est que les choix des modes de transport se font davantage sous l'effet de la persuasion et de la séduction que de la dissuasion et de la contrainte : l'action sur le prix du parking résidentiel, la raréfaction des places de parking liées aux activités, l'appel même au civisme seront toujours moins efficaces que l'amélioration du confort et des temps de parcours. Cela signifie surabondance de l'offre et calcul économique fondé sur le résultat politique et non d'abord l'équilibre financier de l'entreprise. La dernière évidence est de ne pas pécher par angélisme : qui serait contre le roller, le vélo dans la ville, l'extension du tramway ou même l'« apaisement » des grands itinéraires « des axes rouges » ? Mais, là encore, il faut raison garder, ne pas confondre déplacement de proximité ou de loisir et mobilités métropolitaines professionnelles, ou même familiales ; renouvellement de la perception et du paysage urbain, et transport rapide à longue distance d'habitants pressés et stressés. Sait-on, par exemple, que dans la Randstad Holland, ce paradis de la bicyclette urbaine, les trajets moyens quotidiens sont plus longs que dans l'agglomération parisienne, et se font plus nombreux... en voiture, tout simplement

parce que les centres de cette métropole multipolaire sont éloignés entre eux de plusieurs dizaines de kilomètres et reliés par des autoroutes ? Mais à Paris, à regarder les projets périphériques orbitaux, on reste embarrassé par leur discontinuité et leur linéarité. Rien ici de ce qui a fait le succès du métro, puis du RER : le maillage et l'interconnexion. La municipalité parisienne, en raison de son expérience et de la configuration déjà soulignée des territoires, a ici une responsabilité particulière.

Enfin, les formes architecturales parisiennes sont non seulement une matérialité sensible, à la vue, au cœur et aux atteintes du temps et des agressions économiques ou techniques, mais c'est aussi un patrimoine commun des citoyens (au sens étymologique et non constitutionnel) de Paris, des résidents de la région, voire du monde, au-delà même des chartes internationales. C'est autant un cadre de vie ou de séjour pour les individus et les groupes sociaux, qu'un outil de développement économique par les retombées du tourisme et des échanges scientifiques et culturels. Tout cela mobilise un jeu d'acteurs et d'auteurs, de nature et territoires différents : habitants, associations et édiles, architectes voyers et concepteurs urbains, intellectuels, conservateurs de musées et autocaristes ou agences de voyages. Cette « gestion de la complexité », cette « réconciliation » entre histoire et modernité, mais aussi avec la densité, supposent là encore une prise de conscience et de décision globale, qui n'ignore pas les échelles de la ville, mais ne soit pas contrainte par les frontières des ter-

ritoires de compétence. Paris dans sa région, c'est avant tout définir des fronts d'imagination et de créativité.

Leur rôle essentiel est d'aider à dégager des territoires de projet et d'action, ces « bassins de préoccupation », qui seuls sont capables de générer d'autres formes de coopération entre Paris et les collectivités territoriales d'Ile-de-France. La formule permettrait de dépasser le débat stérile, voire dangereux, entre deux voies reconnues : la modification autoritaire de la trame administrative et institutionnelle, qui n'est pas à l'ordre du jour, et l'abandon pur et simple de la négociation et de la gestion urbaines à des accords et des contrats de gouvernance entre acteurs de la société civile (entreprises, groupes de pression, associations), qui paraît également dangereux pour la démocratie. Chacune de ces procédures mérite considération et intérêt : la trame politique a le mérite de la légitimité, la gouvernance celui de la flexibilité et de l'innovation. Mais ne serait-il pas opportun de dépasser ces alternatives simplistes par l'invention de « territoires institutionnels de projet » ? Il s'agirait d'espaces de cohérence, définis d'abord par la nature et l'objectif du projet urbain. De géométrie variable et de durée limitée, mais toujours dans une définition territoriale institutionnelle, leur création et leur fonctionnement seraient librement débattus entre les acteurs politiques de la région parisienne. Ainsi, progresserait-on vers le gouvernement de la métropole d'invention institutionnelle et urbaine. La vocation de Paris est de jouer dans cette révolution un rôle moteur et catalyseur.

Guy Burgel,  
professeur à l'Université de Paris X,  
délégué à la sous-direction  
de la coopération territoriale de la Ville de Paris



## L'ÉCONOMIE DES DÉPLACEMENTS



Au fil des années, l'emprise de l'automobile sur l'espace public a généré des nuisances bien connues des habitants : pollution, embouteillages, dégradation du patrimoine urbain, stress... Rééquilibrer le partage de l'espace public en faveur des piétons, des transports collectifs et des circulations douces, tout en développant les déplacements indispensables à la fonction capitale de Paris répond donc à un objectif non seulement sanitaire, mais aussi culturel, majeur, que les futurs documents d'urbanisme doivent traiter sur le fond.



Photos : Jérôme Saint-Loubert Bié.



# ESPACES PUBLICS ET DÉPLACEMENTS

En comparaison avec les autres grandes métropoles européennes, Paris présente de nombreuses spécificités. En effet, la capitale bénéficie d'une densité exceptionnelle, unique en Europe (la densité humaine, soit la somme des habitants et des emplois, dépasse les 400 personnes à l'hectare) et dispose d'un réseau lourd de transports en commun (métro, RER, trains de banlieue), également unique au monde à cette échelle : la quasi-totalité du territoire parisien se trouve en effet à moins de 400 mètres d'une station de métro ou de RER. À l'inverse, dès que l'on franchit le boulevard périphérique, la densité est en moyenne divisée par trois, et le réseau lourd de transports en commun devient beaucoup plus clairsemé. Or, s'il est vrai que, par sa taille et son nombre d'habitants, la ville de Paris peut être comparée à la région de Bruxelles capitale, c'est plutôt l'ensemble constitué par Paris et les départements de la petite couronne (voire un peu plus) qui est de la même échelle que Londres, Berlin ou Rome.

Une autre spécificité de Paris est liée à son statut de capitale, dans un pays fortement centralisé. Cela induit des fonctions à fort rayonnement régional, national et international, ainsi qu'une forte concentration d'équipements de haut niveau. De ce fait, Paris se distingue également des autres villes françaises : on s'y déplace pour des raisons très variées, alors qu'en province, la part des déplacements vers le lieu de travail reste plus importante. Paris est aussi une des premières destinations touristiques mondiales, tout comme la première ville du monde pour l'accueil de congrès internationaux.

Ces quelques observations doivent néanmoins être situées dans un contexte doublement évolutif : dans l'espace – la place de Paris dans la région a fortement diminué lors des dernières décennies, avec notamment la création des villes nouvelles, et ce phénomène perdure ; dans le temps – les comportements des Parisiens et des Franciliens sont en constante évolution et cela parfois de façon divergente. Ainsi, alors que l'usage et la possession de véhicules automobiles continuent de diminuer à Paris, ils sont en forte progression dans le reste de l'Ile-de-France (comme dans la France entière). À l'inverse, on assiste à Paris, comme dans l'ensemble de l'Ile-de-France, à une diversification de plus en plus im-

portante des motifs de déplacement, liée à une évolution des modes de vie ; ce phénomène s'est trouvé encore accru avec la mise en œuvre de la réduction du temps de travail.

**LES DÉPLACEMENTS : UN BILAN CONTRASTÉ**

**LA PLACE DE PARIS DANS L'ÎLE-DE-FRANCE.** Les enquêtes les plus récentes évaluent à 36,3 millions le nombre de déplacements

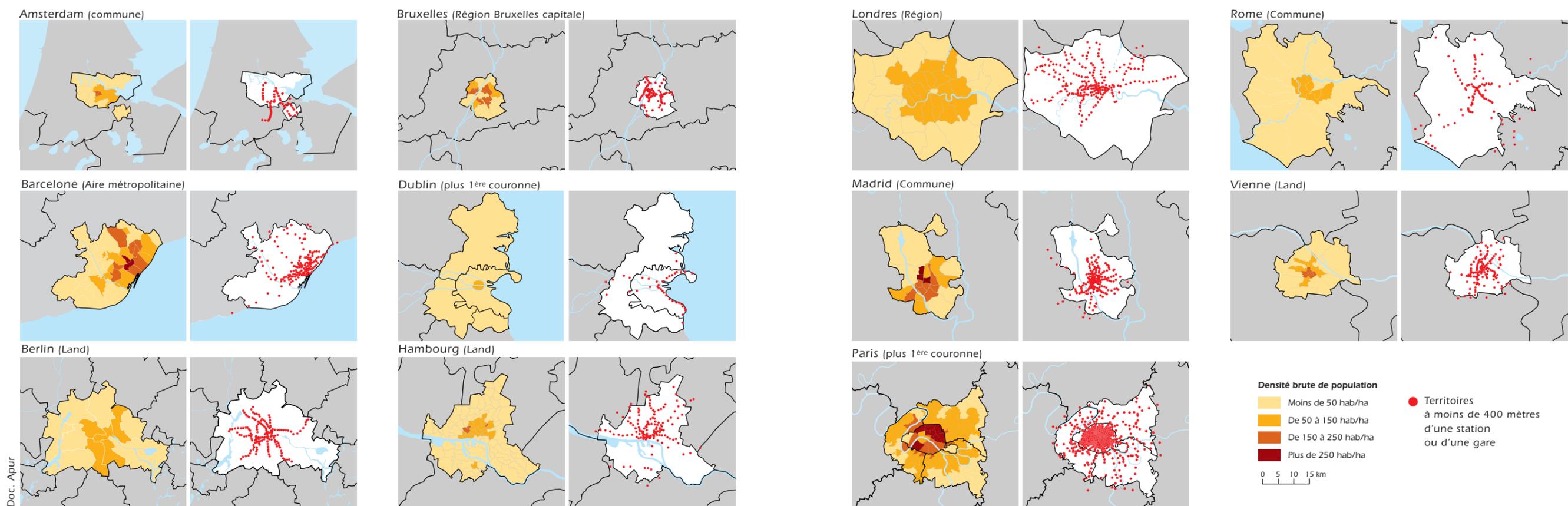
quotidiens effectués par les habitants d'Ile-de-France à l'intérieur de la région. Vastes chassés-croisés, ces déplacements sont réalisés à pied (34 %) ou plus souvent grâce à un moyen de transport (66 %). À l'intérieur de la région, 30 % des déplacements des ménages ont au moins une extrémité à Paris, cela représente chaque jour plus de 11 millions de déplacements. Mais, pour saisir la place réelle de Paris, il faut y ajouter les déplacements des ménages qui transitent seulement par Paris, en transports en commun ou en voiture – ils empruntent principalement le corridor périphérique – et l'ensemble des déplacements des visiteurs et des touristes qui n'habitent pas en Ile-de-France. Ces derniers représentent en effet une part importante de l'économie parisienne et posent des problèmes spécifiques liés notamment au développement des déplacements en autocars de tourisme.

**L'ÉVOLUTION ENTRE 1976 ET 1997.** Entre 1976 et 1997, le nombre des déplacements quotidiens à Paris a très faiblement diminué, alors que parallèlement, leur nature évoluait. Les déplacements sont en moyenne plus longs : les déplacements quotidiens sont moins nombreux à l'intérieur de Paris, les déplacements entre Paris et le reste de la région augmentent, principalement avec les déplacements de la grande couronne. Le poids des déplacements vers le lieu de travail habituel, concentrés aux heures de pointe, a beaucoup diminué. Il est compensé par un accroissement des déplacements pour affaires professionnelles et pour autres motifs (loisirs, achats, école, visites...) qui s'effectuent sur des plages horaires beaucoup plus



Photo : Apur. Synoptique mural du poste central d'exploitation de la circulation (PC Lutèce) Mairie de Paris - Direction de la Voirie et des Déplacements.

Le PC Lutèce, dans l'Ile-de-la-Cité : un suivi en temps réel de la circulation.



étendues. On enregistre une baisse du nombre des déplacements à pied à l'intérieur de Paris – près de 700 000 déplacements quotidiens en moins entre 1976 et 1997 –, compensée par la hausse des déplacements mécanisés<sup>1</sup>, principalement entre Paris et le reste de la région, cette hausse étant également partagée entre la voiture particulière et les transports en commun.

Dans la région, la croissance du nombre des déplacements se poursuit hors Paris (+ 21 % entre 1976 et 1997) et concerne presque exclusivement la voiture particulière. La hausse de la mobilité est la première raison de l'accroissement des déplacements mécanisés, la seconde étant la croissance de la population. Cela signifie que, même si la population de la région demeurerait stable à l'avenir, la demande en déplacements augmenterait encore fortement par les seuls effets de l'évolution des modes de vie. Et ce, dans les espaces qui sont aujourd'hui les moins denses de la région, mais aussi dans ceux qui gagnent des habitants et des emplois. Ces évolutions, si elles devaient se poursuivre, seraient particulièrement inquiétantes car elles induisent un accroissement de la circulation automobile et de la pollution dans la région.

Dans le contexte régional de croissance du nombre des déplacements quotidiens, la place de la capitale s'amenuise (38 % des déplacements avaient au moins une extrémité à Paris en 1976, contre 30 % en 1997), parallèlement à la baisse de la part de Paris dans l'emploi régional (40 % des emplois régionaux se situaient à Paris en 1975, contre 32 % en 1999). La situation est pourtant très différente selon les modes de transport : la grande majorité des déplacements effectués en transports en commun en Ile-de-France ont au moins une extrémité à Paris (63 %), contre seulement 16 % des déplacements effectués en voiture particulière. Si, globalement, la priorité en matière de déplacements dans la région se situe hors Paris, car l'essentiel de la croissance s'y déroule désormais, veiller à ne pas reporter des clients des transports en commun ou des adeptes de la marche à pied sur la voiture particulière constitue un enjeu vital dans le centre dense de l'agglomération.

**LES MODES DE DÉPLACEMENT UTILISÉS.** Tous motifs confondus, les déplacements qui concernent Paris sont principalement effectués en transports en commun (39 %). Leur usage est largement majoritaire aux heures de pointe, dès

lors qu'une extrémité du déplacement se situe hors Paris (56 %). Au même moment, les réseaux routiers sont saturés. Parmi les différents modes de transport en commun à Paris, c'est le métro qui assure le plus grand nombre de déplacements. En plus de sa capacité aux heures de pointe, il bénéficie d'une vitesse commerciale supérieure à celle des modes de surface et d'une meilleure régularité : 25 km/heure en moyenne et jusqu'à 35 km/heure pour la nouvelle ligne n° 14, automatique, contre 20 km/heure attendus pour le tramway et 12 km/heure en moyenne en autobus. Le métro présente, en outre, des coûts d'exploitation moindres au regard du service offert.

La marche à pied est ensuite la façon la plus commune de se déplacer : 35 % des déplacements concernant Paris sont effectués à pied, mais ce pourcentage passe à 58 % lorsque les déplacements restent internes à la capitale. La marche à pied est le principal mode de déplacement pour effectuer des achats à Paris en semaine (65 %), devant les transports en commun (26 %) et la voiture particulière (9 %).

La voiture particulière est utilisée dans 23 % des déplacements et principalement sur des trajets entre Paris et le reste de la région (39 %), mais lorsque les trajets restent

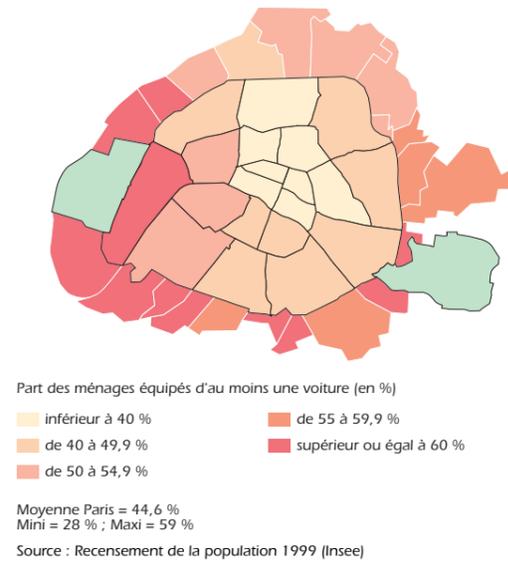
internes à Paris, la voiture particulière n'est plus utilisée que pour 14 % des déplacements. La voiture est, à l'inverse, le mode le plus utilisé pour les déplacements pour affaires : près de la moitié sont effectués en voiture, 36 % pour les trajets internes à Paris et 64 % pour les trajets Paris-banlieue.

## LE STATIONNEMENT

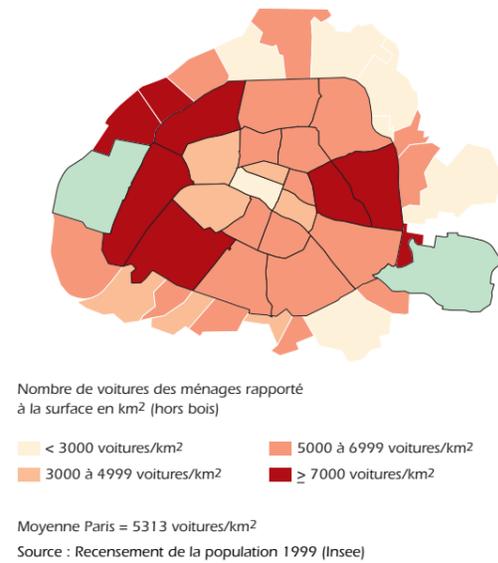
## LA MOTORISATION DES MÉNAGES FRANCILIENS.

Alors que les ménages parisiens s'interrogent sur l'intérêt d'avoir ou pas de voiture, les autres ménages franciliens s'interrogent sur celui d'en avoir plusieurs. Et au plus faible équipement en voiture des ménages parisiens s'ajoute un usage moins fréquent des voitures, en particulier pour aller travailler. Ainsi, en 1999, 44,6 % des ménages parisiens disposent d'au moins une voiture, contre 69,7 % des ménages de la petite couronne et 84,3 % des ménages de la grande couronne : le taux d'équipement<sup>2</sup> augmente avec l'éloignement de Paris. Mais, si la densité parisienne permet un plus faible équipement en voiture elle contribue également à une densité moyenne de voitures des ménages au kilomètre carré sans commune mesure avec les autres territoires : on compte 5 300 voitures<sup>3</sup> par kilomètre

### LE TAUX D'ÉQUIPEMENT EN VOITURE DES MÉNAGES

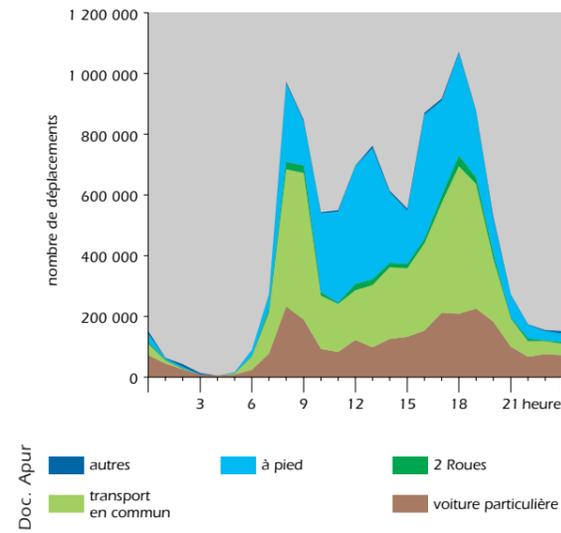


### LE NOMBRE DE VOITURES DES MÉNAGES PAR km<sup>2</sup>



Doc. Apur

### LES DÉPLACEMENTS INTÉRESSANTS PARIS



Doc. Apur

carré à Paris (bois compris), contre 2200 en moyenne en petite couronne. Parmi les grandes villes européennes, seule Barcelone accueille des densités de voitures comparables.

Au cours de la période 1990-1999, si le taux d'équipement en voiture des ménages franciliens évolue de façon modérée (2,4 % en moyenne), leur taux d'équipement en seconde voiture poursuit quant à lui sa progression à un rythme plus élevé (presque 16 % de croissance entre 1990 et 1999). Effet du mode de vie ou dépendance vis-à-vis de la voiture pour se déplacer, les évolutions sont contrastées dans la région : à Paris, tous les indicateurs d'équipement sont à la baisse ou stagne ; hors Paris, ils sont globalement à la hausse, la voiture étant plus rapide en grande couronne.

À Paris, la situation reste très contrastée suivant l'arrondissement de résidence. L'équipement en voiture est particulièrement faible dans les arrondissements du centre historique de la rive droite, mais aussi dans le 10<sup>e</sup> et le 18<sup>e</sup> arrondissement. Globalement, les catégories de ménages parisiens les plus souvent équipés en voiture – les cadres et professions intellectuelles supérieures, artisans, commerçants et chefs d'entreprise, mais aussi les professions intermédiaires – ont vu leur taux d'équipement en voiture diminuer entre 1990 et 1999, dans des proportions parfois importantes : le phénomène de « gentrification »<sup>4</sup> à Paris ne s'est pas traduit par une hausse des taux d'équipement en voiture.

Le parc de voitures à la disposition des Franciliens atteint 4,048 millions de voitures en 1999, dont moins de 560 000 à Paris. Il a augmenté de 12 % en moyenne dans la

région entre 1990 et 1999 : il diminue très légèrement à Paris et augmente hors Paris, surtout en grande couronne.

**L'OFFRE DE STATIONNEMENT À PARIS.** La réalité de l'offre de stationnement n'est aujourd'hui connue que de façon approximative, notamment en ce qui concerne l'offre privée. L'offre globale, supérieure à 800 000 places, est répartie entre une offre de places privées (garages, parkings en sous-sol) pour un peu plus de la moitié de ces places (au moins 450 000 places, dont 390 000 liées à des logements), des places sur voie publique (de l'ordre de 200 000), environ 70 000 places dans des parcs publics concédés et 90 000 à 100 000 places dans des parcs privés ouverts au public. Ces chiffres doivent être rapprochés du nombre de véhicules des ménages : un peu moins de 560 000 voitures. C'est donc, en théorie, de l'ordre de 170 000 voitures qui ne peuvent pas trouver à se garer dans les 390 000 places liées au logement.

Mais, si l'on y regarde de plus près, la situation est en fait très contrastée selon les arrondissements. Ainsi, par exemple, les quatre premiers arrondissements de Paris présentent un déficit chronique pour le stationnement des véhicules des ménages, malgré une motorisation qui est la plus faible de la capitale (plus de 72 % des ménages du 2<sup>e</sup> arrondissement n'ont pas de voiture) : en additionnant la totalité de l'offre en parcs privés ou publics et l'offre sur voirie, on couvre moins des trois quarts de la demande de stationnement des résidents, alors qu'ils doivent partager cette offre avec d'autres usagers (employés, visiteurs, clients des commerces)... Une bonne partie des résidents du centre de Paris sont ainsi conduits à stationner leur véhicule en périphérie,

très loin de leur domicile. Cela est rendu possible par une offre de stationnement excédentaire dans certains arrondissements. C'est ainsi que dans les 13<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements, le nombre de places de parking liées à des logements est globalement supérieur à celui des véhicules. Mais, même dans ces arrondissements, la situation n'est pas homogène d'un quartier à l'autre. En outre, de nombreuses places de parking restent inoccupées par manque de sécurité.

**LE STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL.** En 1991<sup>5</sup>, une moyenne de 18 % de l'ensemble des déplacements (y compris à pied) à destination de Paris, pour l'ensemble de la journée et pour le motif du travail, est réalisée en voiture particulière, par des conducteurs (passagers non compris). Lorsque les actifs déclarent ne pas disposer d'une place de parking gratuite sur leur lieu de travail, ce pourcentage d'utilisation de la voiture comme conducteur tombe à 12 %, alors qu'il atteint 37 % dans le cas contraire, soit au moins trois fois plus. En outre, des différences importantes apparaissent selon que les emplois se situent dans le centre (du 1<sup>er</sup> au 11<sup>e</sup> arrondissement) ou à la périphérie (du 12<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> arrondissement) de la capitale pour les actifs ne disposant pas de place de parking privée gratuite sur leur lieu de travail : 18 % de ces actifs travaillant en périphérie utilisent quand même leur voiture pour se rendre à leur travail, alors qu'ils ne sont que 7 % pour les actifs travaillant dans le centre. Cet écart important s'explique par l'existence d'une offre de stationnement gratuite encore conséquente sur la voie publique en périphérie, alors qu'elle a quasiment disparu dans les arrondissements du centre de la capitale.

Au vu de ces résultats, disposer d'une possibilité de stationner gratuitement sur ou à proximité de son lieu de travail constitue bien une incitation évidente à utiliser sa voiture pour un actif travaillant à Paris.

Cela justifie deux éléments majeurs de la politique de stationnement. Le premier est la généralisation du stationnement payant sur voirie et sa répartition en deux catégories : le stationnement rotatif, limité à deux heures et destiné aux visiteurs, et le stationnement mixte, ouvert à la fois aux résidents munis d'une autorisation (avec la possibilité d'abonnements hebdomadaires) et aux visiteurs pour une durée maximale de deux heures. Le souhait de privilégier le stationnement des résidents sur celui des visiteurs a conduit à fortement baisser le prix du stationnement résidentiel (0,50 euro par jour) à l'occasion du passage à l'euro. Le second est la mise en œuvre de normes très basses pour la création de places de parking liées aux immeubles de bureaux neufs (souvent, le tiers des normes appliquées dans les communes riveraines de Paris) et la mise en place, dans deux secteurs à forte vocation tertiaire – les abords des Champs-Élysées et l'opération Paris Rive gauche, dans le Sud-Est parisien – pour la création de places de stationnement<sup>6</sup>.

L'efficacité, quant à la limitation de la circulation automobile de cette politique très restrictive de l'offre de stationnement sur le lieu de travail mise en œuvre à Paris – contrairement à ce qui se passe dans le reste de la région où les normes de réalisation de parkings dans les immeubles neufs de bureaux sont souvent très élevées et où le stationnement sur voirie est généralement gratuit –, peut se mesurer par un indicateur très révélateur : le nombre moyen et journalier par emploi de kilomètres parcourus en voiture pour se rendre sur son lieu de travail. Ce ratio tient compte à la fois de la longueur des trajets, mais aussi et, surtout, de l'usage ou pas de la voiture pour se rendre sur son lieu de travail : zéro kilomètre en voiture pour les emplois occupés par des actifs n'utilisant pas de voiture. Pour se rendre à son travail depuis son domicile, on recense en moyenne un kilomètre parcouru en voiture lorsque l'emploi est situé à Paris. Les emplois situés à l'est de la capitale génèrent un peu plus de trafic que ceux situés à l'ouest. À Paris, les effets de la proximité des emplois et de la bonne desserte en transports en commun sont renforcés, au moins dans le centre des affaires, par la rareté de l'offre de stationnement gratuite sur voirie et hors voirie. En petite couronne, c'est en moyenne trois kilomètres qui sont parcourus en voiture, les résultats par département étant très homogènes. Lorsque l'emploi est situé dans un département de la grande couronne, le parcours moyen en voiture varie entre 3,8 à 4,5 kilomètres selon les départements. Le ratio moyen le plus élevé est obtenu en Seine-et-Marne. Au total, un emploi parisien génère en

moyenne presque trois fois moins de trafic automobile qu'un emploi situé dans les Hauts-de-Seine et quatre à cinq fois moins de trafic automobile qu'un emploi en Seine-et-Marne.

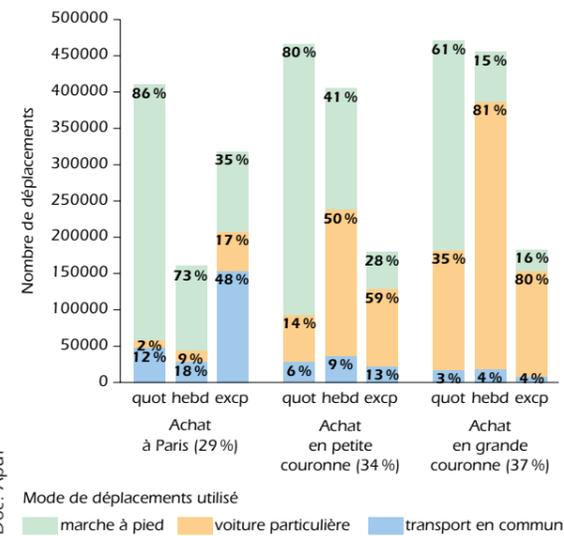
Mais il faut savoir que les nouvelles dispositions de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), adoptée fin 2000, n'autorisent la mise en œuvre de normes maximales de stationnement que « lorsque le Plan des déplacements urbains a délimité des périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux »... Le Plan des déplacements urbains d'Ile-de-France, approuvé trois jours avant la promulgation de la loi SRU, n'a pas classé Paris en périmètre bien desservi par les transports publics : il faudra donc attendre sa révision pour réintroduire des normes maximales dans le nouveau Plan local d'urbanisme de Paris.

### LES COMPORTEMENTS D'ACHAT

Un jour de semaine, les ménages en Ile-de-France effectuent 3,1 millions de déplacements

pour achats dans la région, soit 9 % seulement de leurs déplacements quotidiens (1991). Près de 29 % sont effectués à Paris. Beaucoup d'idées reçues masquent la réalité des déplacements pour achats. Ainsi, pour effectuer des achats à

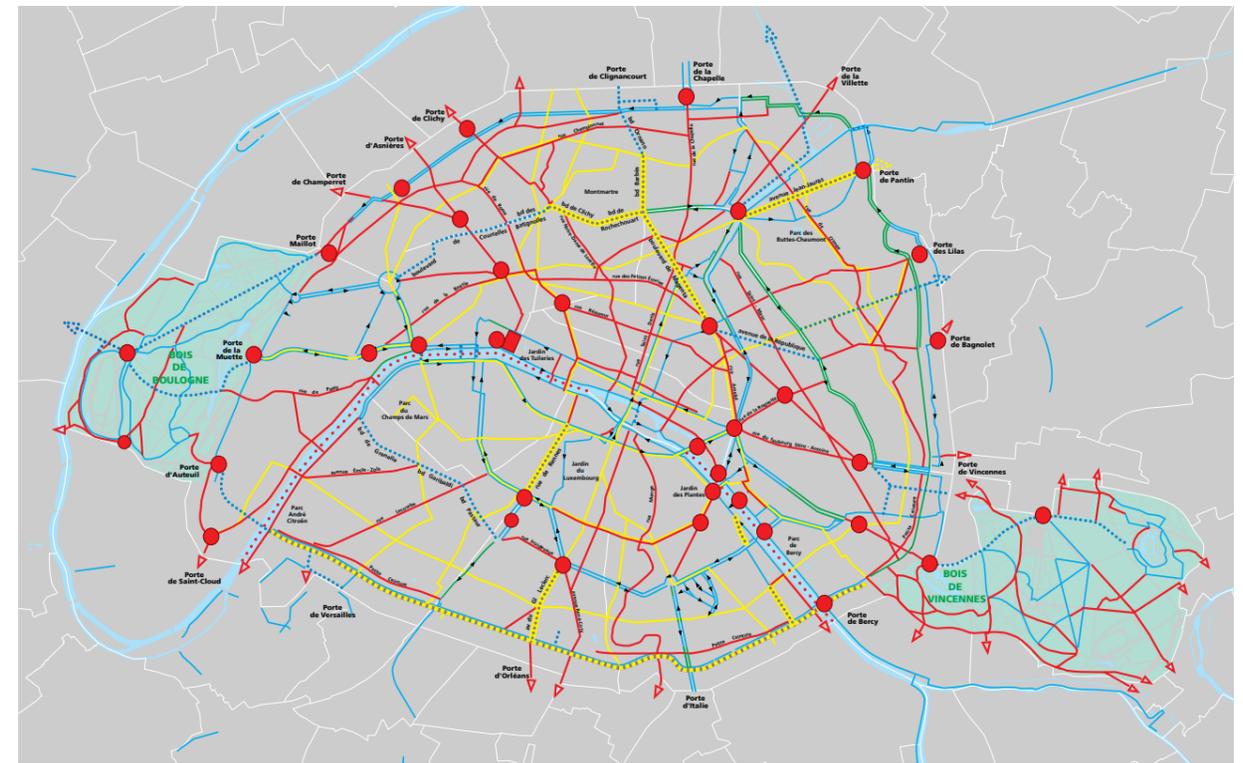
CHOIX MODAUX DANS LES DÉPLACEMENTS POUR ACHATS EN ILE-DE-FRANCE (un jour de semaine)



Paris, c'est la marche à pied qui est le mode de déplacement le plus répandu (65 % des cas), devant les transports en commun (26 %), principalement le métro et secondairement l'autobus. L'utilisation de la voiture particulière est motivée soit par l'avantage procuré par ce mode de transport pour l'achat lui-même (colis encombrant, achat réalisé en famille), soit parce que ce déplacement s'inscrit dans une chaîne de déplacements plus complexes dont un maillon requiert ou utilise déjà la voiture, mais quelle qu'en soit la raison, son utilisation est réduite lorsque l'achat se situe à Paris : elle ne concerne que 9 % des déplacements pour motif d'achat un jour de semaine. Dans le tissu urbain parisien, très dense, l'usage de la voiture pour effectuer ses achats est donc restreint. Cette situation positive pour la qualité de vie et l'animation des quartiers est confortée par un soutien du commerce de proximité et l'interdiction d'installer des grandes surfaces dans Paris. Hors Paris, il est clair que l'existence de zones commerciales organisées en fonction de l'accès automobile ne joue guère en faveur des transports en commun ou d'une démarche piétonne souvent périlleuse. Pour les achats effectués à Paris, le comportement varie selon le type d'achat. Les achats quotidiens (46 % des déplacements pour achats à Paris, un jour de semaine) sont d'abord des achats de proximité : 86 % sont réalisés à pied et l'utilisation des transports en commun est réduite à 12 %, l'emploi de la voiture particulière étant marginal (2 %). Les achats hebdomadaires ou bi-hebdomadaires (18 % des déplacements pour achats à Paris, un jour de semaine) sont pour 73 % effectués à pied, pour 18 % en transports en commun et pour 9 % en voiture particulière. Enfin, les achats exceptionnels (36 % des déplacements pour achats à Paris, un jour de semaine) sont pour 47 % réalisés en transports en commun, pour 34 % à pied et pour 17 % en voiture particulière, quel que soit le lieu de résidence de l'acheteur (Paris ou reste de la région). C'est essentiellement pour faire des achats exceptionnels que les Franciliens se rendent à Paris. Ces achats sont effectués en majorité dans les arrondissements centraux.

Le cas particulier du samedi, jour où les déplacements pour achats sont supérieurs aux jours de semaine, doit être approfondi. À la différence de l'enquête la plus récente, disponible fin 2003, les enquêtes de 1991 et 1997 ne prennent pas en compte les déplacements réalisés à pied le samedi si bien qu'elles ne permettent pas une connaissance approfondie des comportements d'achat. On observe cependant des volumes de déplacements pour achats nettement supérieurs le samedi, en voiture comme en transports en commun.

Ces chiffres généraux sont confirmés par deux enquêtes locales, réalisées en 2002 et 2003 dans les secteurs de Château-Rouge (18<sup>e</sup> arrondissement) et de la rue de Rennes (6<sup>e</sup>). Elles portent sur les comportements d'achat des



### PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO STRUCTURANT

- Réseau cyclable existant
- Réseau cyclable programmé (état fin 2002)
- Propositions
- Liaison cyclable le long de la Seine
- Points durs à aménager
- Aménagements existants à améliorer
- Ligne de bus mobilien
- Projet de tramway
- Projet d'espaces civilisés

Direction de la Voirie et des Déplacements  
apur  
Décembre 2002

clients un mardi et un samedi. La part de la voiture y est même plus faible que dans les enquêtes globales décrites ci-dessus. Ainsi, pour faire des achats rue de Rennes, une rue commerçante qui comporte deux grandes enseignes et une gamme étendue de magasins d'équipement de la personne, les clients viennent en transports en commun, principalement en métro, et à pied. Ces deux modes sont utilisés par 83 % des clients le samedi et 91 % des clients le mardi. L'utilisation de la voiture est minoritaire (13 % des clients le samedi et 6 % le mardi) et elle est principalement motivée par l'habitude.

Et si venir en voiture rue de Rennes devenait plus difficile à l'avenir, la majorité des clients automobilistes du samedi se disent prêts à se déplacer autrement ; le mardi, la majorité pensent effectuer leurs achats dans une zone moins contraignante pour l'automobile. Quel que soit le jour, la perte présumée de clients est inférieure à 4 %. Elle est à comparer avec les 59 % de clients prêts à venir plus souvent si des aménagements en faveur des piétons étaient réalisés. L'ensemble des clients évoquent d'ailleurs la surfréquentation de la rue par les piétons et la circulation, et souhaitent un rééquilibrage de l'espace public en faveur des piétons.

### VÉLOS, MOTOS, TAXIS ET AUTOCARS DE TOURISME

LES VÉLOS À PARIS. À Paris, le vélo est un mode de déplacement marginal qui représente moins de 2 % des déplacements.

Pourtant, malgré quelques dénivellées importantes mais localisées, la géographie de la capitale se prête relativement bien aux déplacements à vélo : c'est une ville dense, sa traversée représente 9,5 kilomètres du nord au sud et 12 kilomètres d'est en ouest, hors bois. La longueur moyenne d'un déplacement en voiture, interne à Paris, est de 3,1 kilomètres, soit l'équivalent d'un temps de trajet en vélo de 10 à 15 minutes.

La politique du vélo est très récente, puisqu'elle ne s'est amorcée qu'en 1996. Il existait, en 2002, environ 197 kilomètres d'aménagements cyclables (non compris les tronçons de couloirs de bus isolés et les zones à 30 km/h). Ainsi, près de 12 % du linéaire des voies parisiennes comprennent un aménagement cyclable. Seules 18 000 places pour le stationnement des deux-roues (vélos et motos) ont été aménagées sur la voie publique, ce qui ne représente qu'une place pour 2,1 hectares en moyenne. D'après les enquêtes globales des

transports, le nombre de vélos possédés par les ménages parisiens aurait doublé entre 1991 et 1997. On aurait ainsi comptabilisé, en 1997, un vélo pour quatre ménages. Selon les comptages de la Direction de la voirie et des déplacements, le nombre de cyclistes a augmenté sensiblement de 1995 à 2000, puis la tendance 2000-2002 a été à la stabilité. Une reprise de l'augmentation est constatée en 2003, sans doute en partie liée aux grèves des transports en commun des mois de mai et juin. L'un des axes les plus fréquentés est le boulevard Saint-Germain, avec 140 cyclistes aux heures de pointe dans un sens. Concernant les services, il existe 22 sites de location et 43 sites de réparation. Des expérimentations sont menées par deux sociétés de parking qui proposent une location gratuite de bicyclette avec le ticket de stationnement d'une voiture. Les points de conflits du réseau cyclable existant sont en particulier la traversée des places et des portes aux entrées de Paris. On déplore environ 500 accidents par an, mais leur nombre a tendance à légèrement baisser.

Il est intéressant de comparer Paris et une ville où le vélo est très présent, comme Amsterdam. A priori, la mise en parallèle de la part d'usagers utilisant un vélo pour se rendre sur leur lieu de travail peut paraître peu flatteuse pour Paris : ils n'y sont que de l'ordre de 1 % (chiffre tellement faible qu'il n'est même pas significatif), alors qu'à Amsterdam, c'est environ 38 % des habitants qui se rendent à vélo sur leur lieu de travail. Mais c'est oublier qu'à Paris, 23 % des actifs se rendent sur leur lieu de

travail à pied (ils ne sont que 5 % à Amsterdam) et que 54 % se rendent à leur travail en transports en commun (seulement 18 % à Amsterdam). Finalement, alors qu'à Paris, seulement 19 % des actifs se rendent en voiture à leur travail, ils sont 36 % à le faire à Amsterdam, soit près du double. On constate ainsi que, s'il y a beaucoup plus d'usagers des vélos à Amsterdam, c'est avant tout parce que cette ville ne dispose pas du réseau de transports en commun de Paris, et si les déplacements à pied y sont nettement moins nombreux qu'à Paris, c'est parce que la densité beaucoup moins grande d'Amsterdam les rend beaucoup moins performants. Un autre point mérite d'être commenté : il s'agit des capacités de déplacement comparées entre le vélo et le métro. Une ligne de métro moderne, comme la ligne n° 14 à Paris, peut transporter un maximum de 80 000 voyageurs à l'heure. Le maximum de fréquentation d'un espace réservé aux deux-roues (vélos et motocyclettes) qu'il m'ait été donné d'observer – à Hô Chi Minh-Ville (Saigon) – était de 4 000 vélos et motocyclettes dans un espace de trois mètres de large. En prenant un ratio équivalent, on voit que la ligne 14 est équivalente à une piste cyclable de 60 mètres de large qui serait totalement saturée !

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS. La place exacte des deux-roues motorisés dans l'ensemble des déplacements n'est pas toujours facile à cerner : ils sont en effet souvent intégrés dans une catégorie statistique plus large – les deux-roues –

qui comprend également la bicyclette. Les deux-roues motorisés sont classés en quatre catégories : les cyclomoteurs (cylindrée de moins de 50 centimètres cubes [cc], vitesse limitée à 45 km/h), les motos légères (MTL : cylindrée entre 50 et 125 cm<sup>3</sup>, puissance limitée à 15 ch), les motos moyennes (MTT1 : cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, puissance inférieure à 34 ch et rapport puissance/poids maximal de 0,22 ch/kg) et les autres motos (MTT2 : puissance maximale de 100 ch). Ils présentent de nombreux atouts dans une ville dense et encombrée comme Paris. Leur encombrement réduit leur permet de se faufiler dans les embouteillages, leur assurant aux heures de pointe des temps de parcours beaucoup plus courts et plus fiables que l'automobile ; leur coût est plus faible que celui de l'automobile et, surtout – aspect très important à Paris –, leur stationnement est gratuit et très aisé<sup>7</sup> ; les motos jusqu'à 125 cm<sup>3</sup> sont aujourd'hui accessibles sans permis spécifique, le permis auto étant suffisant. Mais l'ensemble de ces atouts s'accompagne d'inconvénients majeurs. Les deux-roues motorisés sont un mode de déplacement très accidentogène : 53 % des accidents à Paris les concernent, soit, en 2002, 4 006 blessés légers, 279 blessés graves et 30 morts (pour les seuls motards, en 2001 : 64 % des deux-roues motorisés blessés graves et 80 % de tués). Les deux-roues motorisés ont ainsi représenté, en 2002, à Paris, 41 % de l'ensemble des tués et 47 % des blessés graves, pour seulement 7 % des déplacements. Ils amènent des nuisances sonores très importantes. Nombre d'utilisateurs

de deux-roues motorisés procèdent au remplacement du pot d'échappement d'origine par un pot non homologué et bruyant, normalement réservé à la compétition (et dont l'usage est prohibé sur la voie publique). Ce phénomène toucherait entre un tiers et un quart des deux-roues motorisés en circulation. Les raisons en sont un prix moins élevé (60 à 70 % moins cher), la volonté d'attirer fortement l'attention, avec parfois le prétexte de faire du bruit pour se faire entendre des automobilistes. Il faut noter que ces pratiques font l'objet, de la part des pouvoirs publics, d'une grande tolérance. Enfin, ils sont source d'une pollution atmosphérique considérable. Les normes européennes (1999) autorisent ainsi, pour les deux-roues motorisés, des pollutions de dix à vingt fois supérieures (selon les polluants) aux pollutions autorisées pour les automobiles (normes 2000). Ainsi, les émissions d'hydrocarbures autorisées pour une moto deux-temps sont de 4 grammes par kilomètre (3 grammes pour une moto quatre-temps), alors qu'elles ne sont que de 0,2 gramme par kilomètre pour une automobile à essence. De même, les émissions de monoxyde de carbone autorisées sont de 13 grammes par kilomètre pour une moto quatre-temps et de 0,65 gramme par kilomètre pour une automobile Diesel. Il faut également observer que les deux-roues motorisés ne sont pas assujettis à un contrôle technique obligatoire, ni à un contrôle antipollution régulier. Ainsi, sur la base d'une pollution moyenne dix fois supérieure pour les deux-roues motorisés par rapport à l'automobile, le simple

1. Le port de la Bourdonnais (Paris 7<sup>e</sup>) : une insertion à améliorer.

2. Des trottoirs peu praticables.

3. Une présence parfois trop importante des autocars de tourisme.



1 Photo : Apur.



2 Photos : Apur.



3

transfert vers les deux-roues motorisés de 10 % des automobilistes roulant dans Paris entraînerait un quasi-doublement de la pollution émise dans la capitale.

**LES TAXIS ET LES AUTOCARS DE TOURISME.** Le nombre de taxis à Paris (nombre de licences) est, depuis 1990, de 14 930 (17 660 chauffeurs). Ils représentent 6 % de la circulation et 2 % des déplacements ; 467 stations de taxis existent dans la capitale ; 135 stations sont équipées de bornes d'appel (BAT). La part des taxis dans la circulation parisienne s'élève à 6 %. Les usagers se plaignent régulièrement de la difficulté à trouver un taxi, ce qui est notamment le cas aux heures de pointe dans le centre de Paris. La raison souvent évoquée par les chauffeurs de taxi est la difficulté à rouler dans la capitale à ces heures. Une autre raison est peut-être à rechercher dans la tarification, qui rend plus intéressant d'attendre les clients à un aéroport ou dans une gare parisienne. C'est en toute hypothèse pour répondre aux attentes des usagers que le nombre de taxis devrait augmenter progressivement, pour atteindre 1 500 licences supplémentaires.

Le nombre d'autocars de tourisme circulant quotidiennement pendant la période touristique oscille entre 1 300 et 1 500, selon les années et l'importance des manifestations qui sont organisées dans la capitale. Ils disposent de 574 places publiques payantes – dont 361 dans des parcs –, ainsi que de 63 places à accès réservé (sur les quais de la Seine), portant l'offre globale à 637 places, 46 places étant réservées à la dépose ou à la reprise des voyageurs. Parmi les 9 sites sur lesquels plus de 100 autocars différents ont stationné, 7 sont situés le long de la Seine, là où sont localisés les principaux pôles touristiques. Depuis 2003, le stationnement payant est généralisé à l'ensemble des places de stationnement, parallèlement à la mise en place d'un titre forfaitaire unique de stationnement. Depuis cette date, les îles Saint-Louis et de la Cité sont totalement interdites aux autocars et, en substitution, un système de navettes fluviales a été mis en place. Ce transport de voyageurs par voie fluviale est loin d'être négligeable. En 2001, 436 000 touristes ont utilisé ce mode de déplacement et 62 322 personnes ont visité Paris en empruntant les canaux.

**LE TRANSPORT  
DES  
MARCHANDISES  
ET LES  
LIVRAISONS**

Les flux de marchandises depuis ou vers Paris (hors transit) représentaient, en 2000, 26 millions de tonnes, soit 9 % des flux totaux hors transit de

l'Île-de-France. Ces flux sont constitués essentiellement de produits manufacturés et de messagerie (9,3 millions de tonnes), de matériaux de construction (9 millions de tonnes) et de produits alimentaires (3,2 millions de tonnes) ou agricoles

(1,4 million de tonnes). Ils se répartissent en 14 millions de tonnes de flux régionaux (transportés à 94 % par la route et 6 % par les voies navigables), 7 millions de tonnes d'échanges avec le reste de la France (68 % par la route, 8 % par le rail et 24 % par les voies navigables), 1,3 million de tonnes d'échanges avec l'Union européenne (68 % par la route, 17 % par le rail et 15 % par d'autres modes – mer, air, installations fixes...) et 3,7 millions de tonnes d'échanges internationaux autres (7 % par la route, 5 % par le rail et 88 % par d'autres modes). Les pays avec lesquels les échanges sont les plus importants au sein de l'Europe sont l'Espagne (21 %), suivie de l'Italie (19 %), la Belgique et le Luxembourg (15 %), et l'Allemagne (13 %). Globalement, les 26 millions de tonnes de marchandises concernant Paris (hors transit) sont transportées à 73,3 % par la route, 9,7 % par les voies navigables (la Seine et les canaux), 3,7 % par le rail et 13,3 % par d'autres modes.

L'acheminement de ces marchandises dans Paris intra-muros suppose l'existence de plates-formes de fret reliées pour la plupart aux faisceaux ferroviaires, ou de zones portuaires bordant la Seine ou les canaux. Ces sites d'approvisionnement et de négoce de marchandises, situés à la périphérie du Paris du début du XIX<sup>e</sup> siècle, ont souvent fourni l'essentiel des territoires des projets urbains de la ville : entrepôts de vin de Bercy, abattoirs de la Villette et, aujourd'hui, de plus en plus de gares ferroviaires désaffectées (comme pour Paris Rive gauche). Les dernières emprises logistiques existantes en prennent d'autant plus d'importance.

Enfin, en ce qui concerne les livraisons finales vers les commerces, les artisans et les particuliers, le nombre d'emplacements réservés s'élève à 9 000 sur voirie. Ces emplacements réservés sont peu respectés, mais il n'est pas rare que ce soient les commerçants riverains qui y stationnent quasi systématiquement. On estime que les 55 000 points de vente recensés dans Paris génèrent chaque semaine plus de 1 600 000 mouvements de marchandises (livraisons ou enlèvements). On sait par ailleurs que chaque établissement est livré en moyenne une fois par semaine et par personne employée, soit 200 000 livraisons par jour. Les mouvements de véhicules utilitaires légers représentent au total 9 % de la circulation dans Paris intra-muros, et les poids lourds, 3 %.

Mode	% de l'espace public affecté	Choix modal
<b>Piétons</b>	<b>31,3 %</b>	<b>68,5 %</b>
<b>Bus et taxis</b>	<b>3,6 %</b>	<b>9,8 %</b>
<b>Vélos</b>	<b>1,2 %</b>	<b>1 %</b>
<b>Voitures + Motos + Véhicules+ utilitaires</b>	Circulation 50,6 % Stationnement 12,1 % Livraisons 1,2 %	<b>20,7 %</b>

**LES ESPACES  
PUBLICS :  
DES LIEUX  
FORTEMENT  
CONVOITÉS**

À Paris plus encore qu'ailleurs, les espaces publics ont des fonctions très diverses, qu'ils ne peuvent pas pleinement assumer : ils sont condamnés à rester en toute hypothèse des espaces de compromis. Historiquement, la première fonction des espaces publics était de répondre aux besoins de la vie locale, notamment comme lieux de rencontres et de pratique de l'activité économique et sociale. Mais c'est la deuxième fonction de ces espaces – celle de support de déplacements, en particulier des déplacements automobiles – qui a pris très largement la primauté sur la fonction précédente dans les années 1960, à l'époque de l'automobile reine<sup>8</sup>. La situation de l'espace public est aujourd'hui la suivante : un réseau de voies publiques ou privées long de 1 600 kilomètres, couvrant une superficie d'environ 2 600 hectares, soit environ 25 % de la superficie totale de la capitale. Cet espace est réparti entre des trottoirs représentant à peu près 1 000 hectares et des chaussées (ou des voies rapides comme le boulevard périphérique ou la voie Georges-Pompidou) couvrant 1 600 hectares. Le tableau, ci-contre, permet de mettre en parallèle la répartition de ces espaces selon leur affectation, et leur usage réel suivant le mode de déplacement utilisé (il est supposé que 40 % de l'espace actuel des trottoirs est uti-

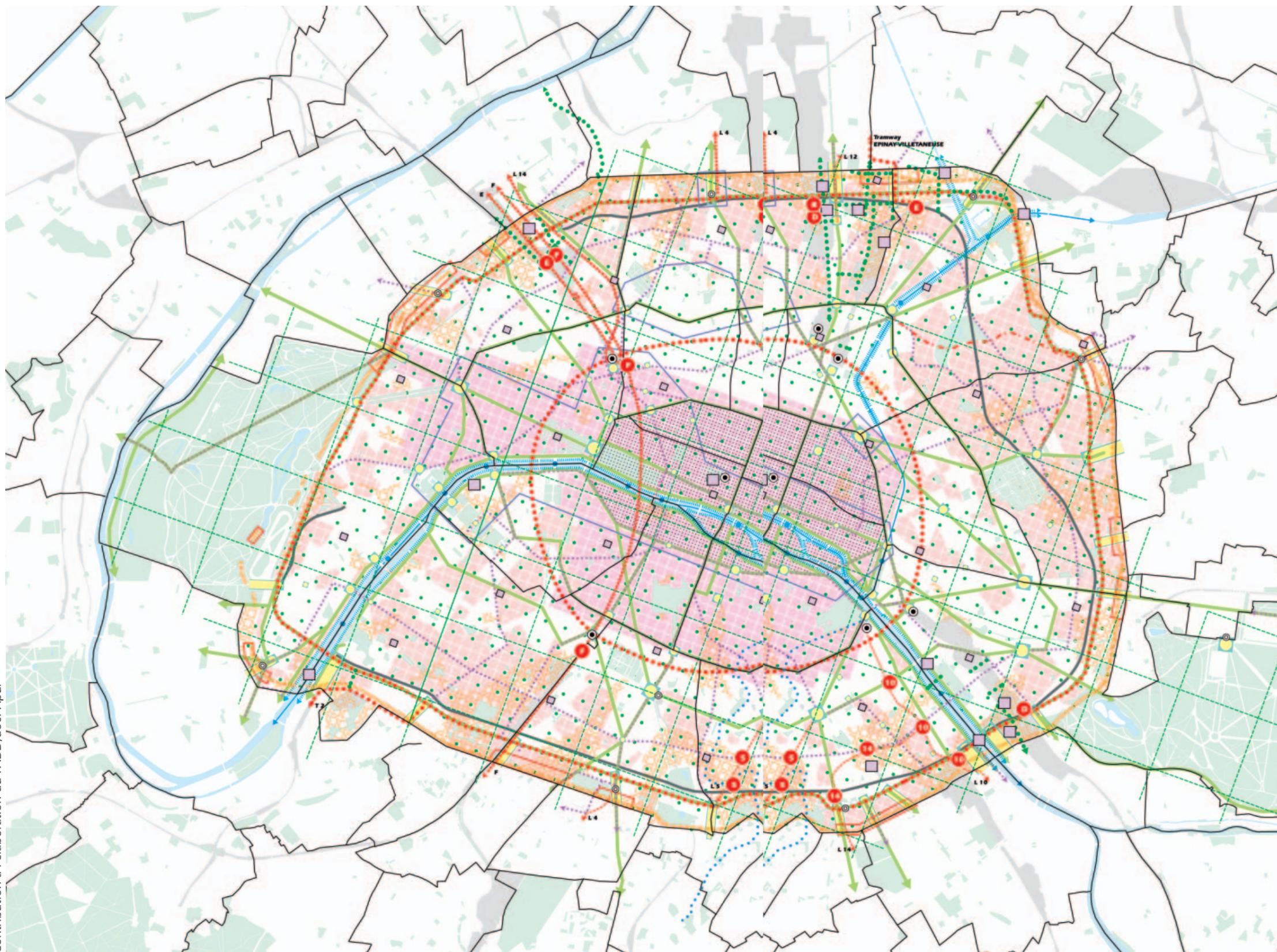
lisé non pour les déplacements des piétons, mais pour la vie locale sous toutes ses formes : terrasses, étalages, kiosques, cabines téléphoniques, mobiliers divers, mais aussi arbres d'alignement..., ce qui correspond sensiblement à la réalité). Il faut aussi rappeler qu'à Paris, plus d'un tiers des déplacements s'effectuent en sous-sol (dans le métro ou le RER) et ne concernent donc qu'à la marge les espaces publics. Il ressort de cette comparaison un très net déséquilibre à l'avantage de l'automobile – près de 64 % de l'espace pour 20 % des déplacements –, au détriment essentiellement des piétons – à peine plus de 30 % de l'espace, pour près de 70 % des déplacements de surface.

Mais ce bilan doit être modulé selon les arrondissements : l'écart est ainsi considérable entre certains territoires du centre de Paris, comme le Marais, aux espaces publics très exigus et aux trottoirs parfois quasi inexistantes, mais où la pression de la vie locale s'additionne à celles de l'attractivité touristique et commerciale, et d'autres comme la plaine Monceau, où les espaces publics sont largement dimensionnés et où les pressions extérieures sont nettement plus réduites. D'autres espaces comme d'anciennes voies de faubourgs – rues de Belleville, de Ménilmontant, rue Lecourbe ou de Vaugirard – ont vu s'ajouter à leur fonction traditionnelle de centralité commerciale, un usage d'itinéraire de transit automobile peu adapté aux caractéristiques de ces voies, qui ont gardé une dimension limitée.



Photo : Apur.

L'escale Batobus du port des Champs-Élysées.



### Aménager et mieux partager l'espace public

#### Favoriser la vie locale dans les principaux espaces publics

- Civiliser les voies principales
- ○ Recomposer les places
- Créer des liaisons nouvelles associées à des promenades
- ▬▬▬▬ Reconquérir et requalifier le site de la Seine et des canaux
- ▬▬▬▬ Réaménager de manière réversible les emprises non utilisées de la petite ceinture
- ▭ Limiter les nuisances des autocars aux abords des principaux sites touristiques
- ▨▨▨▨ Alléger la circulation dans le centre de Paris
- Redécouvrir la Bièvre

#### Privilégier la qualité des déplacements locaux dans les quartiers

- Réaliser des quartiers verts
- - - - Mettre en place un réseau de liaisons douces entre les quartiers (piétons, vélos, rollers...)

#### Mieux réguler le stationnement en privilégiant le stationnement résidentiel (réflexion en cours)

- ▨▨▨▨ Généraliser le stationnement payant
- ▨▨▨▨ Plafonner l'offre globale de stationnement à son niveau actuel

#### Compléter, améliorer le réseau et la qualité des transports de voyageurs et de marchandises

- ▨▨▨▨ Desservir les zones de carence en métro et en RER (lignes de quartier)
- Créer de nouvelles stations en transport en commun (métro, RER)
- ○ Améliorer le fonctionnement des pôles d'échanges et les concilier avec la vie locale
- Créer des lignes de tramway de rocade sur les Maréchaux et entre les gares
- - - - Prolonger les lignes de transport en commun hors de Paris
- - - - Prolonger la ligne 14 sur la branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13
- - - - Relier la ligne 3 bis et la ligne 7 bis
- Renforcer la qualité de service des autobus (réseau mobilien)
- Développer le transport des voyageurs par voie d'eau
- ▭ Organiser la distribution des marchandises à partir de plateformes logistiques
- ▭ Réaliser un maillage de magasins de quartier pour la distribution locale

#### Requalifier les portes et réduire les nuisances du boulevard périphérique

- ▭ Développer des continuités interurbaines grâce à des sections couvertes
- ▭ Transformer les portes de Paris en lieux de vie

## COMMENT AGIR POUR DEMAIN?

Par sa densité et la qualité de sa desserte en transports en commun, Paris dispose de tous les atouts pour être un modèle d'écologie. En effet, qu'il s'agisse de se rendre sur son lieu de travail ou de gérer sa vie quotidienne (par exemple, en faisant des courses), à Paris, on privilégie la marche à pied ou le métro, en délaissant très largement l'automobile. Il en résulte qu'un habitant ou un usager de Paris génère, par leurs déplacements, en moyenne trois à cinq fois moins de pollution atmosphérique qu'un autre habitant de l'Île-de-France, contribuant ainsi à limiter le réchauffement de la planète. Mais si, à une échelle globale, la densité ne présente que des avantages, il n'en est pas de même à une échelle plus locale. De fait, si la quantité de pollution émise par personne est très faible à Paris, elle est plus que largement compensée par la densité en habitants, employés ou visiteurs : Paris concentre ainsi, dans un espace réduit, des pollutions tant atmosphériques que sonores, qui, en grande couronne, se trouvent diluées dans un très vaste territoire. D'une certaine façon, Paris est donc à la fois riche et victime de sa densité. Améliorer la qualité de vie à Paris suppose ainsi de mieux vivre cette densité, en limitant encore plus les sources de nuisance, en favorisant des usages plus variés des espaces publics, en s'interrogeant sur la possibilité de mieux répartir les activités au sein de la capitale, et en tirant un meilleur parti de la gestion du temps dans la ville.

## LIMITER LES NUISANCES, RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENT

Le rééquilibrage entre les différents modes de déplacement avec pour objectif de limiter l'usage des modes les plus polluants ne peut se faire de façon brutale. Plutôt que de recourir à des mesures extrêmes<sup>9</sup> qui feraient l'objet d'un rejet catégorique des franges de la population concernées, il paraît plus pertinent de proposer un ensemble cohérent de mesures ciblées visant à déplacer le point d'équilibre (c'est-à-dire le moment où un mode de déplacement non ou peu polluant devient plus performant globalement qu'un mode polluant). Il s'agit là aussi bien de rapprocher le coût d'usage de l'automobile de son vrai coût social (par exemple, par la gestion et la tarification du stationnement), que d'améliorer l'offre et les performances des transports en commun ou de développer des modes alternatifs.

**DISSUADER L'USAGE DE L'AUTOMOBILE.** Maintenir dans Paris une population diversifiée, notamment une part significative de familles avec enfants, implique de préserver pour ces familles un minimum de facilités pour garer leur véhicule dans des conditions acceptables à proximité de leur domicile. C'est d'autant moins gênant que ces familles parisiennes n'ont souvent pas un usage quotidien de leur véhicule. À l'inverse, il paraît possible et souhaitable de réduire encore davantage l'usage de la voiture pour se rendre

à son travail. Pour cela, il est proposé d'agir sur la politique du stationnement, à la fois dans Paris en réservant sur voirie certaines places aux résidents munis d'une autorisation et en restreignant le stationnement purement rotatif, et en dehors de Paris ou à ses portes, en accroissant l'offre de stationnement dans les parkings de dissuasion. Il conviendra également, dès que possible, de réintroduire dans les normes de stationnement du PLU de Paris, des normes maximales très restrictives pour la réalisation de places de stationnement liées aux opérations neuves de bureaux. Mais dissuader l'usage de l'automobile dans Paris, c'est aussi réduire physiquement l'espace réservé à sa circulation, et le réaffecter à d'autres modes ou à la vie locale.

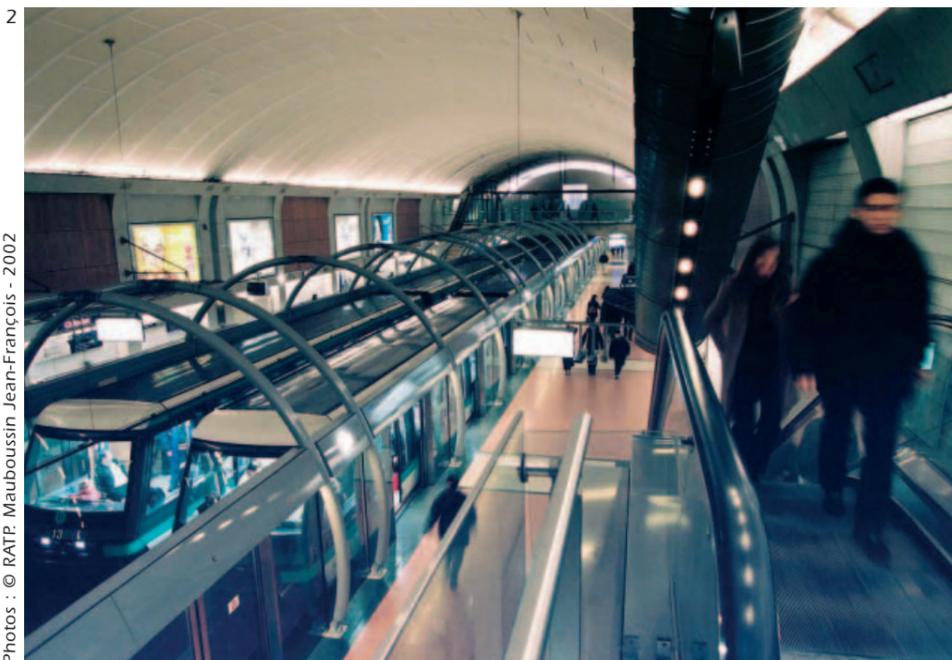
**MIEUX ENCADRER L'USAGE DES DEUX-ROUES MOTORISÉS.** Diminuer la pollution à Paris suppose enfin une action énergique pour y limiter l'impact très négatif des deux-roues motorisés, et inverser une tendance qui, si elle devait se poursuivre, aurait des conséquences catastrophiques. Cet objectif est rendu difficile à mettre en œuvre du fait de l'image culturellement très positive qui est liée à l'usage de ce type de véhicules. Il est aujourd'hui un peu tabou de dire que les motos polluent et sont bruyantes, comme il l'était de dire, dans les années 1940, que la cigarette pouvait provoquer le cancer ou, dans les années 1960, que les voitures polluaient. Les faits sont pourtant là, incontournables, et l'objectif global de retour à une meilleure qualité de vie à Paris ne pourra se faire sans que les deux-roues motorisés y par-

ticipent : normes de pollution proches de celles des voitures et, surtout, respect de la réglementation tant pour la pollution de l'air que pour la pollution sonore.

**AMÉLIORER L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN.** Dans les réflexions sur l'amélioration des transports en commun à Paris, la place du métro est parfois curieusement sous-évaluée : peut-être par phénomène de mode, l'accent est plutôt mis sur la réintroduction du tramway, ou l'amélioration du réseau de bus parisien et francilien par le projet Mobilien. Or, en toute hypothèse, le métro, combiné au RER, restera toujours, et de très loin, le principal mode mécanisé de déplacement des Parisiens et des autres usagers réguliers ou occasionnels de la capitale. Mais ce réseau est aujourd'hui bien vieillissant et appellerait de nombreuses améliorations. Capacité insuffisante en heures de pointe, fréquence en heures creuses, propreté, sécurité, aspect peu convivial des lieux... les griefs, plus ou moins justifiés, sont nombreux, et il suffit de prendre successivement la ligne n° 13 puis la ligne n° 14 (la correspondance directe sera bientôt possible à Saint-Lazare) pour mesurer tout l'écart qui sépare le métro du XIX<sup>e</sup> siècle de celui du XXI<sup>e</sup>. Le réseau de métros parisiens, un des plus étendus au monde, mériterait donc une action ambitieuse (obligatoirement étalée dans le temps) de remise à niveau qui aille au-delà d'un simple « relookage » des stations. Notamment la ligne n° 14 a fait la preuve de tout l'intérêt qu'il y aurait à généraliser l'automatisation sur l'ensemble des lignes de métro : avec l'introduction des portes



© DVD. Grumbach



Photos : © RATP. Mauboussin Jean-François - 2002

1. Le tramway des maréchaux sud : un exemple d'insertion urbaine.

2. Le métro de demain : la ligne n°14.

palières, plus d'intrusion sur les voies, principale source d'interruption du trafic aujourd'hui, mais surtout, capacité plus grande en heures de pointe, possibilité d'élargir à moindre coût la plage horaire de fonctionnement et fréquence (en conséquence confort) plus importante en heures creuses (journée, soirée, week-end).

Des améliorations devraient également être apportées au Réseau express régional (RER). Au-delà de la réalisation d'une sixième ligne – la ligne F, reliant la gare Montparnasse à la gare Saint-Lazare, réservée au Schéma directeur d'Ile-de-France, mais qui a peu de chances de trouver un financement avant de nombreuses décennies –, il reste à achever la ligne E en la prolongeant vers l'ouest et en créant deux nouvelles stations desservant les sites de développement urbain du Nord-Est et des Batignolles. Dans le cadre de la valorisation de la couronne parisienne, il est également important de réserver la possibilité de créer des nouvelles stations qui assureront à la fois un complément de desserte locale et une correspondance avec le futur tramway en rocade de Paris (cf. ci-après) : porte de la Chapelle, sur les RER B et D, et porte de Charenton, sur le RER D.

L'année 2006 verra la réapparition dans Paris d'un mode de déplacement qui avait disparu depuis des décennies : le tramway. Deux projets sont d'ores et déjà programmés : le prolongement jusqu'à la porte de Versailles du tramway T2 reliant la Défense à Issy-les-Moulineaux, et une ligne nouvelle sur les boulevards des Maréchaux, entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry. Afin de rendre ces deux

lignes plus complémentaires, et sur proposition de la Ville de Paris, le tramway T2 n'empruntera pas, comme prévu initialement, l'emprise ferroviaire de la petite ceinture (trop proche des boulevards des Maréchaux), mais restera au sud du boulevard périphérique, desservant ainsi la porte de Sèvres, l'Aquaboulevard et le nord d'Issy-les-Moulineaux. Quant au tramway en rocade sud de Paris, il a été décidé, après de longs débats, de l'implanter sur les boulevards des Maréchaux plutôt que sur la petite ceinture ; cela découle de la volonté d'en faire un outil de développement urbain, intégré au mieux dans la ville, directement visible et accessible depuis l'espace majeur de la couronne de Paris que sont les boulevards des Maréchaux. Cette ligne est appelée à se prolonger dans un premier temps et à court terme jusqu'à la porte de Charenton, desservant ainsi Paris Rive gauche et des développements possibles du quartier de Bercy, à proximité du boulevard Poniatowski. Mais, à terme, c'est bien une ligne (ou un ensemble de lignes) assurant un bouclage de Paris sur les boulevards des Maréchaux qu'il s'agit de mettre en œuvre. Enfin, il paraît nécessaire de réserver la réalisation, à moyen ou long terme, d'une ligne de tramway assurant une liaison en rocade de l'ensemble des six gares parisiennes. Son tracé précis doit faire l'objet d'études complémentaires, mais il apparaît d'ores et déjà que la partie sud de son tracé, entre la gare Montparnasse et la gare de Lyon, pourrait constituer une première phase de réalisation, compte tenu de l'attractivité qu'offre déjà aujourd'hui la ligne de bus n° 91.

Le réseau d'autobus est un complément indispensable des modes de transport lourds que sont le RER, le métro et le tramway. En plus d'apporter une desserte là où les réseaux lourds présentent des lacunes, il offre un service complémentaire pour les usagers qui ne veulent ou ne peuvent pas emprunter les réseaux souterrains. Le projet de réseau d'autobus Mobilien vise à améliorer les caractéristiques de certaines lignes de bus. Dans le cadre du Plan des déplacements urbains de la région Ile-de-France, une hiérarchisation du réseau actuel d'autobus a été adoptée, définissant des lignes prioritaires. Environ 150 lignes en Ile-de-France figurent parmi ces lignes, dont une soixantaine appartiennent au réseau RATP. Parmi elles, 34 lignes sont situées à Paris ou l'atteignent : 17 sont des lignes parisiennes d'autobus et 17 sont des lignes du réseau d'autobus de banlieue arrivant à une porte de Paris. Ces lignes d'autobus auront des performances renforcées (régularité, vitesse commerciale) grâce notamment à des aménagements de voirie et à une qualité de service améliorée (accessibilité aux personnes à mobilité réduite, information aux voyageurs, fréquence de passage, amplitude des horaires, service assuré les dimanches et jours de fête, véhicules non ou peu polluants).

**MIEUX VALORISER DES OFFRES ALTERNATIVES.** La présence dans Paris de voies d'eau – la Seine et les canaux Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq – est un atout qui mériterait d'être mieux exploité. Ces infrastructures, en particu-

lier la Seine, sont loin d'être saturées et pourraient accueillir un important trafic supplémentaire, qu'il s'agisse de voyageurs ou de fret. L'interdiction des autocars dans les îles Saint-Louis et de la Cité, mise en œuvre en 2003, devrait être progressivement étendue à l'ensemble de Paris. L'essentiel des touristes concernés pourrait être transféré sur la Seine, qui dessert les principaux sites touristiques parisiens à l'exception de Montmartre. Concernant le transport de marchandises, la possibilité de maintenir ou de créer des plates-formes logistiques sur les berges du centre de la capitale – contrairement à la réglementation actuelle qui prévoit leur report en périphérie de Paris – devrait être examinée de façon attentive et positive. Mais une telle orientation ne sera acceptée que si elle n'entre pas en conflit avec d'autres pratiques des berges, comme la promenade.

La nécessité d'avoir une vision globale et cohérente de la problématique des marchandises dans la capitale a conduit la Ville de Paris à programmer la réalisation d'un schéma directeur des aires de livraison dans lequel sera essentiellement examinée la mise en place d'espaces logistiques urbains, par priorité positionnés sur des terrains embranchés aux réseaux ferroviaire et fluvial. Quatre hôtels plates-formes logistiques doivent également être proposés en périphérie de Paris, relayés par des points de diffusion à l'intérieur du territoire. Le maintien d'une activité de fret ferroviaire sur les sites des Batignolles, du Nord-Est et de Bercy paraît en toute hypothèse indispensable. Mais ce n'est pas incompatible avec

Le parc de stationnement pour autocars de Bercy offre une capacité de 80 places à proximité du POPB mais aussi du centre historique de Paris (Notre-Dame) grâce aux navettes fluviales.



Photo : Apur.



Photo : Apur.

Un nouvel espace civilisé : le boulevard de Clichy

une évolution d'une partie de ces emprises vers des fonctions urbaines plus diversifiées.

**CONFORTER L'USAGE DU VÉLO.** Développer l'usage du vélo à Paris suppose d'accepter de prendre en compte la diversité des utilisateurs actuels et futurs de ce mode de déplacement. En effet, certains – les purs et durs qui ont continué à faire du vélo même à l'époque de l'automobile toute puissante – préconisent des aménagements privilégiant l'efficacité pour des déplacements utilitaires rapides : couloirs pour autobus élargis, pistes ou bandes cyclables sur des grands axes. D'autres se sentent moins à l'aise dans des espaces partagés avec des véhicules plus agressifs ou plus polluants (bus, taxis, motos), ou lient la pratique du vélo à un agrément que l'on ne peut pas trouver sur les grands axes. Plus qu'un moyen de prendre le temps de mieux se déplacer dans la ville, le vélo devient alors un moyen de mieux vivre. Loin d'être contradictoires, ces deux approches du vélo doivent être perçues comme complémentaires et susceptibles d'amener à cette pratique le plus grand nombre d'usagers.

Au moins autant que les aménagements visant à circuler plus rapidement, sûrement ou agréablement, les actions à mener pour améliorer les conditions de stationnement des vélos seront un facteur déterminant pour le développement de la bicyclette. Elles devront concerner à la

fois le stationnement sur voirie (accroissement de l'offre) et le stationnement dans les parcs publics (y réserver des places) ou privés (mise en œuvre de normes minimales pour les constructions neuves, aide à la création de places dans les bâtis anciens).

**FAVORISER UN USAGE PLUS DIVERSIFIÉ DES ESPACES PUBLICS**

Tout espace public combine des caractéristiques locales liées aux activités présentes dans les bâtiments qui le bordent ou aux spécificités du quartier, et des caractéristiques relevant d'une plus grande échelle, qui traduisent son appartenance au réseau des voies de la capitale et son rôle dans ce réseau hiérarchisé. Chaque projet concernant une voie publique doit situer à leur juste place ces deux aspects que sont l'unité du réseau et la prise en compte des données locales. Dans cette recherche d'équilibre, la largeur des voies est certainement un facteur prédominant. Les espaces civilisés, les quartiers et réseaux verts s'inscrivent tous

trois dans les objectifs de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie et le Plan des déplacements urbains : réduction de la circulation automobile, développement des modes alternatifs à l'automobile – moins polluants –, partage de la rue plus équitable entre tous ses usagers. Ces

trois concepts se complètent : les espaces civilisés concernent en premier lieu l'aménagement des grands axes structurants, principalement ceux où les conflits sont importants ; l'aménagement des quartiers verts en est un complément sur des voies plus locales ; la mise en place d'un réseau vert pourrait permettre de relier entre eux les quartiers verts et d'offrir des itinéraires de déplacement à l'échelle de la capitale, à l'écart des axes très empruntés par la circulation automobile. Des premières réalisations sont en cours. L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'une large concertation locale qui permet aux projets d'évoluer. Car, si ces concepts s'appuient sur des principes généraux d'organisation de la rue, leur mise en œuvre nécessite presque toujours des compromis pour arriver à un aménagement contextuel le plus largement partagé.

**MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE DANS TOUTS LES ESPACES PUBLICS.** Les usagers des espaces publics qui ont des difficultés à se déplacer<sup>10</sup> ne se limitent pas, comme on a trop souvent tendance à le croire, aux personnes en fauteuil roulant ou aux malvoyants. À toutes les personnes présentant des déficiences motrices, sensorielles ou mentales, s'ajoutent celles qui se trouvent de façon temporaire dans une situation de handicap parce qu'elles se sont foulé la cheville, ou qu'elles accompagnent un petit enfant en poussette, ou plus simplement parce qu'elles se déplacent avec des bagages. C'est ainsi plus de 10 % de la population qui se trouve exposée à ces difficultés temporaires ou définitives de déplacement. La prise en compte des attentes de ces usagers reste très imparfaite à Paris. Au-delà des normes existantes, qui concernent par exemple les trottoirs et chaussées – largeur des cheminements, abaissement des bordures, pentes –, ou des dispositifs d'éveil de vigilance dits bandes podotactiles, la Ville de Paris a approuvé, en juillet 2002, un document cadre intitulé « schéma directeur d'accessibilité au domaine public

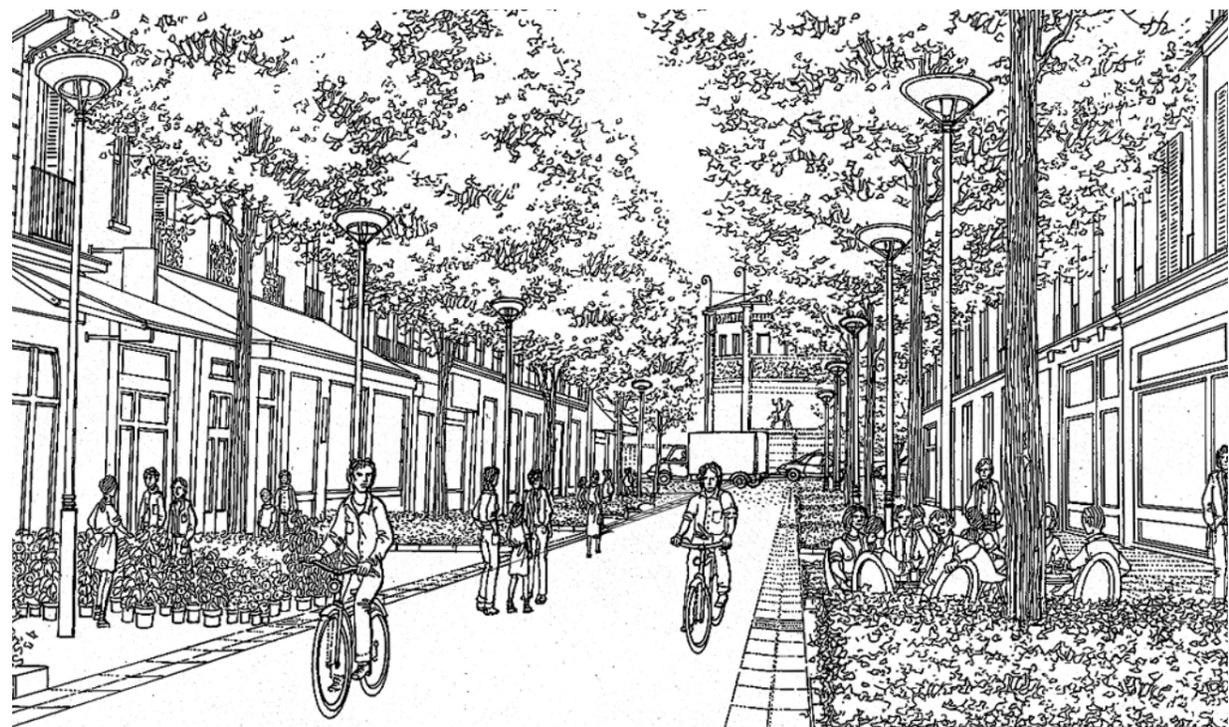
viaire » visant à encadrer et à accélérer les actions de la Ville de Paris dans ce domaine. Mais, au-delà de toutes les actions concrètes, longues et coûteuses à entreprendre, c'est bien un nouvel état d'esprit qu'il convient d'insuffler dans l'ensemble des services en charge de l'aménagement de l'espace public, pour que les problèmes à traiter soient abordés très en amont dès la conception des projets.

**TRANSFORMER LES PRINCIPAUX AXES DE VOIRIE EN ESPACES CIVILISÉS.** Le concept d'espace civilisé a été élaboré par la Ville de Paris en 2001. Cette notion couvrira à terme l'ensemble de l'espace public parisien, mais le parti choisi est d'aménager d'abord les grands axes structurants qui sont aujourd'hui des lieux de conflits. Un espace civilisé est une voie ou une place publique où cohabitent en bonne harmonie et dans les meilleures conditions de confort et de sécurité, les différents modes de déplacement : piétons, personnes à mobilité réduite, rollers, cyclistes, autobus, taxis, automobilistes, véhicules de livraisons et deux-roues motorisés. Une charte d'aménagement des espaces civilisés a été élaborée par l'Apur et les différents services de la Ville de Paris, elle se présente comme un guide méthodologique et elle est notamment destinée aux services gestionnaires de l'espace public parisien. Ce document évolutif propose une approche globale de l'espace public traitant à la fois de l'aménagement de la voirie, de l'occupation des rez-de-chaussée des immeubles et de l'évolution du bâti. Les principaux objectifs des espaces civilisés sont d'offrir un nouveau partage de l'espace public (en limitant la circulation automobile et ses effets et en améliorant le confort et la sécurité des autres modes de déplacement et des livraisons), de renforcer la présence du végétal, de réduire les différentes formes de pollution de proximité, de faciliter la vie locale en soutenant l'activité économique et de préserver et mettre en valeur la qualité du paysage et du patrimoine architectural et urbain.

Les premiers espaces civilisés étudiés sont pour certains d'anciens axes rouges<sup>11</sup> : l'avenue Jean-Jaurès, le boulevard de Magenta, l'avenue du Général-Leclerc, le boulevard Barbès. S'y ajoutent les boulevards de Clichy et de Rochechouart qui figurent dans le réseau principal de voirie du Plan des déplacements urbains, la rue de Rennes, qui n'est ni un axe rouge ni dans le réseau principal de voirie mais accueille plusieurs lignes d'autobus du réseau Mobilien, et l'avenue de France.

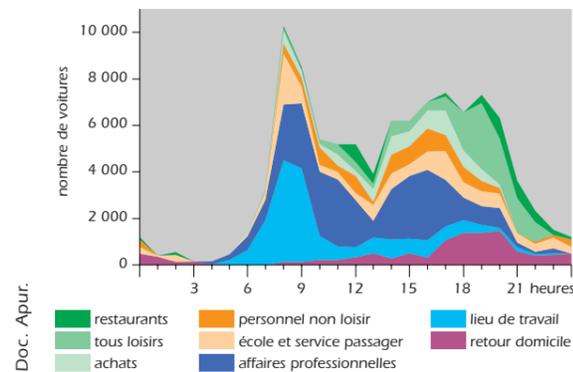
**CRÉER DES QUARTIERS VERTS.** Le concept de quartiers verts prolonge celui de quartiers tranquilles, mais il s'applique désormais aussi à des voies qui supportent du trafic automobile de transit. Les objectifs sont de réduire les nui-

Une rue du Réseau vert :  
la rue des Filles  
du Calvaire (Paris 3<sup>e</sup>)



Doc. Apur.

**LES MOTIFS DE CIRCULATION EN VOITURE  
DANS LE CENTRE DE PARIS**



sances automobiles et de favoriser les autres modes de déplacement et leur sécurité : la marche à pied, le vélo. Il s'agit également de revaloriser le patrimoine urbain, de renforcer la présence du végétal et de promouvoir la convivialité et la qualité de vie. L'aménagement du secteur Sarrette/Tombe-Issoire, dans le 14<sup>e</sup> arrondissement, en 2002, correspond à l'implantation du premier quartier vert de la capitale, intégrant en particulier une rupture du trafic de transit dans la rue de la Tombe-Issoire, des travaux d'embellissement des voies et la mise en place de zones 30<sup>12</sup>. D'autres quartiers devraient être réalisés : Marais (4<sup>e</sup> arrondissement), Faubourg-Montmartre (9<sup>e</sup>), Saint-Denis (10<sup>e</sup>), Bel-Air (12<sup>e</sup>) et porte de Ménilmontant (20<sup>e</sup>).

AMORCER LA RÉALISATION D'UN RÉSEAU VERT. Les principes relatifs à la mise en place d'un réseau vert sont actuellement en phase de validation, et la réalisation d'un tronçon expérimental pourrait être envisagée entre l'île de la Cité et le parc de la Villette. À ce stade préliminaire, le concept de « réseau vert » peut être synthétisé par quatre points. Le réseau vert est un ensemble de rues réservées prioritairement aux piétons, aux cyclistes et aux rollers ; il relie entre eux les quartiers verts et offre des itinéraires de déplacement à l'échelle de la capitale, à l'écart des axes très empruntés par la circulation automobile et à l'intérieur des quartiers (cependant, pour ne pas bloquer les activités nécessaires au développement économique et commercial, les livraisons pourraient s'effectuer dans les rues du réseau vert et les riverains pourraient accéder à leur parking en voiture ou en deux-roues motorisés, mais en roulant au pas). Le réseau est continu et efficace, il doit permettre de parcourir des distances significatives sans être trop sinueux. Il dessert les centres de vie locale ou des équipements et constitue en lui-même un nouveau lieu de centralité locale. Enfin, le réseau est une promenade plantée linéaire. Les rues seront végétalisées dans la mesure du possible et permettront également d'accéder aux espaces verts et aux bois de Paris.

L'aménagement pourrait s'appuyer sur quelques caractéristiques afin de proposer une image forte, immédiatement identifiable : la suppression de la différenciation chaussée-trottoir, un verdissement maximal de l'espace, un mobilier urbain spécifique, contemporain, une gestion adaptée, limitant l'accès des véhicules motorisés et la suppression de tout stationnement automobile.

La mise en place d'un réseau vert à Paris est un travail de longue haleine qui ne pourra être réalisé que progressivement avec une large concertation très en amont portant aussi bien sur les itinéraires que sur les aménagements. Les conséquences en termes de suppression de places de stationnement devront notamment être maîtrisées.

### MIEUX VIVRE L'HYPERCENTRE DE PARIS

À Paris, la notion de centralité est complexe. D'une certaine façon, c'est tout l'ensemble de Paris qui est un centre. À une autre échelle, il existe de nombreuses centralités secondaires au cœur des arrondissements. Mais il paraît quand même possible de déterminer une zone d'hypercentralité à l'échelle de Paris et même de l'agglomération. Son étendue est variable selon les critères pris en compte : elle inclut au minimum les quatre premiers arrondissements, peut s'étendre rive gauche jusqu'au boulevard Saint-Germain, et on peut également lui annexer le secteur Haussmann et les abords des Grands Magasins. Plus encore que le reste de Paris, ce territoire concentre une grande densité et des fonctions très diverses (habitat, emplois, équipements, commerces, tourisme...), avec toutes les contraintes que cela implique. La pression sur les espaces publics est exacerbée. La question d'une réduction plus drastique encore des nuisances, en particulier automobiles, se pose donc avec la plus grande acuité, d'autant qu'on trouve au cœur de ce secteur l'un des principaux pôles de transports en commun au monde : Châtelet-Les Halles.

Au-delà d'un meilleur contrôle de l'activité touristique, c'est la question du devenir de la circulation automobile au cœur de Paris qui se pose. Du statu quo à l'interdiction totale, sauf pour les véhicules bénéficiant d'une autorisation spécifique (comme à Rome), l'éventail des possibilités est grand. Une analyse des flux automobiles dans les quatre premiers arrondissements de Paris montre qu'en moyenne, sur la journée, un véhicule sur deux y roulant est en transit, c'est-à-dire qu'il ne s'y arrête pas, mais qu'il les traverse sur un trajet entre deux arrondissements périphériques. Ce pourcentage reste important aux heures de pointe le matin : 30 %. Sachant qu'avec 10 % de circulation en moins, la fluidité est totale, et qu'avec 20 %, les espaces publics paraissent déserts (c'est Paris, le 15 Août), on voit que la suppression totale du transit – on pourrait, par exemple, l'obtenir en rendant piétonnier la place du Châtelet et ses abords – résoudrait à elle seule les problèmes de congestion du centre. Mais c'est alors l'impact sur les arrondissements riverains qu'il faudrait soigneusement étudier.

Il peut y avoir d'autres façons de réduire la circulation. Le graphique *les Motifs de circulation* montre l'évolution au cours de la journée du motif pour lequel les automobilistes se rendent dans le centre de Paris. On voit, par exemple, qu'à la pointe du matin, 50 % des automobilistes (hors transit) se rendent à leur lieu de travail : une limitation plus drastique des possibilités de stationner pour ce motif serait un autre moyen de limiter de façon importante la circulation. Différents scénarii doivent être élaborés et comparés, en prenant soin de mesurer pour chacun d'eux,

outre la baisse attendue de la circulation, les répercussions sur l'activité économique et sur l'ensemble de Paris.

Ces réflexions sur la circulation dans le centre devront, bien entendu, également porter sur le devenir de la voie Georges-Pompidou. Mais il faut noter que sa fermeture à court terme, sans mesures complémentaires d'accompagnement, aurait des effets très négatifs sur la qualité de la vie locale, en reportant sur les autres voies du centre, notamment les quais hauts, une partie de la circulation ainsi supprimée.

### DONNER UN NOUVEAU RÔLE À LA COURONNE

La couronne de Paris est sans doute le territoire où les enjeux pour le devenir de la capitale sont les plus importants : c'est là que se rencontrent beaucoup de problèmes sociaux, dans un environnement en général dégradé, concentrant les nuisances et les zones de services. Aujourd'hui, ce n'est trop souvent qu'un lieu de passage où l'on n'a pas envie de s'arrêter. Mais c'est aussi là que sont si-

tués les derniers grands terrains évolutifs de Paris (Nord-Est, Sud-Est, Batignolles, Lilas...) ; c'est enfin le lieu de rencontre entre Paris et l'Ile-de-France. Territoire aux fortes potentialités, sa profonde mutation est à la fois une nécessité pour les populations défavorisées qui y habitent et une chance pour donner un nouveau souffle à la capitale.

Une première action à mener est structurelle : il s'agit de faire de la couronne, le lieu du desserrement et de la redynamisation de l'emploi parisien. L'objectif est double : pour la couronne, amener plus de mixité, et par là, favoriser la vie locale ; pour l'ensemble de Paris, redistribuer autrement l'emploi. C'est là, indirectement, la question des déplacements que l'on traite : le report vers la périphérie d'une partie des emplois aujourd'hui concentrés dans l'hypercentre est une condition indispensable pour y réduire de façon significative la circulation automobile et les nuisances qu'elle induit. Cette stratégie de reconquête de la couronne doit s'appuyer fortement sur la problématique des espaces publics et des déplacements, avec au cœur de ce dispositif le nouveau tramway en rocade de Paris – et son double rôle de

La porte de Montreuil :  
un espace majeur  
à requalifier.



Photo : © Documentation française

desserte et de requalification des boulevards des Maréchaux – et, en complément, des nouvelles stations de RER, indispensables pour implanter des pôles d'emplois importants sur les terrains du Nord-Est, des Batignolles ou de Bercy. Mais, à cette échelle globale d'intervention, doivent s'ajouter des actions ciblées en faveur des populations locales. Outre les requalifications d'espaces publics programmées dans les secteurs de GPRU (Grand Projet de renouvellement urbain), elles pourraient concerner l'ensemble des logements sociaux (HBM ou autres) bordant les boulevards des Maréchaux. Ainsi, toutes les voies secondaires pourraient systématiquement être plantées, redonnant ainsi une ambiance de cité-jardin à cette partie de la ceinture verte.

Enfin, le dernier point concerne la recherche d'un nouveau lien entre Paris et les villes riveraines. Les portes de Paris doivent devenir des lieux de vie, où tous les prétextes sont bons pour réinventer une vie commune, tant par des actions permanentes que par des interventions plus événementielles. La question des liaisons de proximité est tout à fait cruciale, notamment celle des cheminements piétons entre Paris et la banlieue, qui se font aujourd'hui trop souvent dans un no man's land inquiétant. Elle renvoie en certains lieux à une stratégie à adopter pour le traitement des couvertures du boulevard périphérique. Une attitude différenciée est sans doute souhaitable, privilégiant les espaces libres et plantés et des petits équipements aux portes à vocation essentiellement locale (comme la porte de Vanves) et, à l'inverse, des continuités bâties plus denses ou des grands équipements d'intérêt global aux portes majeures (comme, par exemple, les portes de Vincennes, de Montreuil ou d'Aubervilliers).

## GÉRER LES TEMPS DE LA VILLE

L'espace public parisien est une denrée rare. En plus d'être plus équitablement partagé, il devrait aussi être plus intensément et plus diversement utilisé. Ainsi, quand on a épuisé toutes les possibilités de partager dans l'espace ces territoires tant convoités, il reste à envisager leur partage dans le temps. Des pratiques temporaires localisées ont toujours existé : cirques, marchés, brocantes..., parfois en changeant l'usage de tronçons de voies (fermeture temporaire à la circulation, par exemple). Ces démarches ont pris récemment une nouvelle ampleur, d'abord avec les opérations « Paris Piétons » du dimanche (fermeture temporaire et partielle des voies sur berges, de certains abords du canal Saint-Martin ou de voies dans les bois), puis avec des opérations plus ambitieuses l'été : « Paris Plage » depuis 2002, avec des fermetures complémentaires dans les bois en 2003. Le succès – au-delà des attentes – de ces manifestations (plus de 600 000 usagers de « Paris Plage » en 2002) incite à les étendre et à les diversifier, par exemple en menant des actions davantage en périphérie de Paris, éventuellement en liaison avec certaines communes riveraines. Il serait également intéressant de renforcer, au sein des quartiers, toutes les animations (comme les repas de quartiers) qui sont pour les habitants à la fois l'opportunité de créer entre eux des nouveaux liens et l'occasion de regarder et de vivre différemment leurs espaces publics. Il serait enfin utile de répertorier les actions de cette nature qui sont menées dans des grandes métropoles et de s'en inspirer pour Paris.

*Cet article a été rédigé à partir des études de l'Apur, par André-Marie Bourlon et Anne-Marie Villot.*

1. Les déplacements sont alors dits mécanisés et motorisés lorsque le moyen de transport est doté d'un moteur.
2. Le taux d'équipement est le nombre moyen de voitures par ménage.
3. On ne considère ici que les voitures des ménages.
4. C'est-à-dire le renforcement de la part des ménages des catégories socioprofessionnelles les plus favorisées dans la structure des ménages.
5. 1991 est la date de la dernière enquête détaillée disponible sur les transports en Ile-de-France.
6. Ainsi, dans Paris Rive gauche, les surfaces de stationnement à créer pour les employés sont fixées à un niveau très faible défini par un pourcentage de la surface de bureaux : 10 % au minimum et 15 % au maximum, ce qui correspond à une possibilité d'usage de l'automobile pour seulement 12 % à 18 % des employés.
7. Même si la réglementation du stationnement des deux-roues sur les trottoirs vient de changer, il est aujourd'hui interdit, sauf à faire la preuve qu'il n'est pas gênant, alors que

c'était auparavant l'inverse.

8. « *Tout ce qui restreint l'image de l'automobile est une atteinte à la liberté. Il faut adapter la ville à l'automobile.* » Georges Pompidou.

9. Telles que la mise en œuvre d'un péage urbain dans Paris ou son centre, ou l'interdiction de certains véhicules trop polluants comme certains deux-roues motorisés.

10. Autrement appelées personnes à mobilité réduite, ou PMR.

11. La politique de la circulation et du stationnement définie en 1989 par la Ville de Paris préconisait une gestion hiérarchisée du réseau de voirie. Sur le réseau principal, la circulation devait être fluidifiée pour assurer la majeure partie, voire la totalité du trafic de transit évacué des quartiers. Dans ce but, 27 kilomètres d'axes rouges, voies sans stationnement où la priorité a été donnée à la circulation, ont été réalisés sur une centaine prévus. Mais cela a conduit à affirmer le caractère routier de ces voies.

12. Une zone 30 est une zone dans laquelle la vitesse maximale des véhicules est fixée à 30 km/heure.

ÉLÉMENTS  
POUR UN PLAN  
D'AMÉNAGEMENT  
ET  
DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

PARIS  
VEUT RESPIRER

« *Paris étouffe sous la pression automobile.* » Les Franciliens perdent chaque jour de précieuses heures dans les embouteillages. Les encombrements bloquent ou ralentissent la vie économique, et la pollution atmosphérique est devenue une question de santé publique. La tendance pourrait s'inverser, en agissant simultanément sur tous les leviers de la politique urbaine : partage de l'espace public, stationnement, développement de circulations douces – comme la bicyclette –, gestion des marchandises. Paris dispose à cet égard de nombreux atouts, en particulier d'un réseau de transports en commun exceptionnel et d'un des taux de motorisation les plus bas de France. Cependant, la capitale devra toujours accueillir les habitants de la périphérie, qui viennent nombreux y travailler et qui ne disposent pas toujours de facilités identiques pour utiliser les transports collectifs.

Pour développer les transports en commun dans le centre de l'agglomération, il est nécessaire d'améliorer leurs conditions de circulation. Il existe un très net déséquilibre à l'avantage de l'automobile : près de 64 % de l'espace pour 20 % seulement des déplacements, au détriment des bus, taxis, vélos et surtout des piétons. On peut donc envisager une répartition plus efficace de l'espace de circulation, grâce à des couloirs de bus protégés,

en sites propres. Le développement des transports en commun doit aussi passer par l'amélioration de leur confort et de leur offre, de jour comme de nuit. Il convient également d'offrir de nouveaux moyens de transport collectif. La Ville a ainsi engagé la réalisation d'un tramway sur la couronne, lequel pourrait, demain, être complété par un programme de transports en commun pour assurer les liaisons entre les gares parisiennes. Des actions sont aussi lancées pour favoriser la desserte des sites touristiques depuis la Seine.

D'autre part, il conviendrait d'engager un ensemble d'actions volontaristes pour l'acheminement et la livraison des marchandises, par exemple par voie d'eau et par rail, et de réorganiser la distribution à l'intérieur même des quartiers.

Il reste enfin nécessaire d'inciter les automobilistes parisiens et franciliens à moins utiliser leur voiture dans Paris, en développant le stationnement résidentiel dans la capitale et les parkings relais à ses portes ou, mieux encore, aux principales gares de la périphérie.

Ces changements sont importants. Ils impliquent le concours de tous les acteurs du centre de l'agglomération, en particulier du Syndicat des transports en Ile-de-France (Stif), dont les travaux sont présidés par l'État.

# MOBILITÉ ET ÉQUILIBRES URBAINS

M A R C

Les réflexions prospectives ci-dessous sont davantage suggérées par les analyses de l'Apur, qui décrivent l'évolution des activités et du peuplement, que par les propositions émises pour gérer la mobilité à l'avenir, même si elles se rejoignent ou, en tout cas, ne se contredisent pas. Corriger les effets négatifs de la mobilité peut aussi s'opérer en contrôlant mieux les équilibres ou déséquilibres urbains qui modulent la demande de mobilité. La loi SRU nous le rappelle dans son préambule, sans fournir pour autant de solutions aux conséquences accumulées par l'oubli fréquent de cette piste de régulation.

Pour aborder cette question, je rappellerai rapidement ma vision générale des processus urbains en cours. J'examinerai ensuite ce qui singularise Paris des autres villes par rapport à l'avancement de ce processus, avant de formuler des questions pour lesquelles le projet urbain devant inspirer le futur Plan local d'urbanisme (PLU) parisien se devra, selon moi, de prendre position.

## AUTOMOBILE ET MUTATION URBAINE

La vitesse des déplacements joue un rôle capital dans les équilibres urbains. La modification

de cette vitesse n'est certes pas la seule raison de la transformation de ces équilibres, mais depuis quelques décennies, et pour encore quelques-unes, c'est assurément la principale. Rappelons pourquoi.

Les agglomérations rassemblent de multiples acteurs de la vie urbaine qui, quotidiennement, opèrent entre eux une multitude d'interactions sociales fort différentes les unes des autres. Une grande partie d'entre elles exige la coprésence, c'est-à-dire le face-à-face en un même lieu, les autres pas. Les types de lieux où cette coprésence est possible sont peu nombreux. Ce sont le domicile, l'entreprise, l'équipement collectif et l'espace public. Leur regroupement constitue l'objet « ville », simple concrétisation de ce qui rend possibles les interactions, qui, par conséquent, sont premières à la notion de ville prise comme une

W I E L

chose strictement matérielle, soit un système bâti où se répartissent des fonctions.

La mobilité, quand elle ne contient pas sa propre finalité, c'est-à-dire quand elle n'est pas « promenade », consiste à se déplacer pour passer d'un lieu de la coprésence à un autre. La ville, agencement des lieux de la coprésence, se construit et se transforme insensiblement dans le temps, pour intégrer les aspirations et les contraintes de ceux qui sont en perpétuelle interaction. Si ces aspirations et ces contraintes se neutralisent, on peut atteindre un certain équilibre, mais toujours instable compte tenu de l'instabilité même du contexte économique, des modes de vie et de la démographie.

Dans une société donnée, certaines interactions se répètent plus régulièrement que d'autres. Dans la nôtre, celles induites par le travail ou la formation sont les plus fréquentes. Le commun souci d'optimiser l'usage du temps disponible amène ménages et entreprises à rechercher des localisations du domicile ou de l'entreprise (qui, au besoin, se fragmentent) permettant de réaliser les interactions sociales de leur choix pour un coût de mobilité (financier, temporel ou en efforts physiques) proportionné à l'intérêt de ces interactions. Cela fonde l'existence des divers marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi, des services), qui traduisent et arbitrent une compétition pour l'espace qui s'accroît avec le nombre d'acteurs en lice. Ceux-ci n'ont ni les mêmes ressources ni tout à fait les mêmes attentes, de sorte que la compétition pour les places les plus convoitées provoque l'éviction très progressive de ceux qui ont des ressources inférieures, au profit de ceux qui en ont de supérieures (ou des raisons supérieures).

À l'époque de la mobilité pédestre, la densité était la principale réponse à la pression engendrée par cette compétition. Les villes se densifiaient plus qu'elles ne s'étendaient. L'espace des interactions sociales caractéristiques de la vie urbaine devenait progressivement, en grossissant, exclusif de l'activité agricole. Les transports collectifs, puis surtout l'automobile ont modifié cet état



Photo : Apur.

Un couloir bus,  
boulevard Saint-Germain.

de chose, déstabilisant les équilibres urbains lentement élaborés antérieurement. Les formes urbaines anciennes sont l'héritage de cette période à mobilité contrainte. Une forme urbaine n'existe et ne reste pertinente que si elle est suffisamment conforme aux arbitrages des acteurs urbains en matière de localisation, lesquels tiennent toujours compte des conditions de la mobilité du moment. La mobilité résulte de l'agencement urbain, comme les conditions de la mobilité modèlent l'agencement urbain. Les deux sont donc si étroitement liées qu'elles en deviennent indissociables. La ville a toujours la forme qui maintient à un niveau raisonnable les coûts de la mobilité nécessaire aux échanges que son existence à la fois exige et rend possible.

Dépenser plus d'argent pour aller plus vite consiste donc à accepter qu'un des facteurs du coût de la mobilité, le facteur financier, augmente légèrement, pour alléger fortement l'autre facteur qu'est la contrainte de temps. Pour autant, cela n'a pas réduit le temps global consacré en moyenne aux déplacements. Ce paradoxe s'explique par plusieurs raisons, que nous ne détaillerons pas ici. Elles ont en commun que les déplacements ne sont pas isolables de ce à quoi ils servent. Les arbitrages de localisation ou de déplacement dépendent des interactions sociales qui en sont la finalité. C'est ainsi que nous pouvons observer que le temps passé hors du domicile est, globalement, resté stable en moyenne. La stabilité moyenne de cette durée du temps hors domicile est elle-même le résultat d'un équilibre instable dans lequel les conditions de déplacement jouent un rôle, certes, mais pas le rôle principal. Suivant les personnes, les activités à domicile peuvent se substituer à celles hors domicile et la ville s'agence globalement pour ne pas consommer trop de temps disponible. Au final, on observe que les trajets effectués se sont modifiés. Ils se sont allongés, parce que l'agencement urbain des composants de la ville (les lieux de la coprésence) s'est radicalement transformé. Cet allongement des flux suffit à expliquer l'essentiel de la hausse des trafics observés. Plutôt que de stocker le temps gagné pour faire autre chose, les ménages ont arbitré en donnant la préférence au gain d'espace – à l'étalement – et les entreprises, en proportionnant de nouveau leur taille au peuplement de leur aire de desserte ou de chalandise. Le contraire n'était pas pensable, car au niveau de chaque personne ou de chaque entreprise, l'objectif principal n'est pas de gagner du temps (cela supposerait d'être dans un contexte où les destinations possibles sont figées et ne sont pas en concurrence), mais bien de maintenir dans une proportion jugée raisonnable le coût de la mobilité (globalement, car il a trois dimensions) en fonction de l'intérêt<sup>1</sup> retiré des interactions so-

ciales permises par cette mobilité (et aussi en fonction de leur répétition fréquente dans le temps).

Ainsi, le gain de temps rendu possible en payant pour aller plus vite fut, pour l'essentiel, absorbé par des gains d'espace ou de productivité. Les équilibres urbains ne se construisent pas dans le marché des déplacements, mais dans les autres marchés urbains de l'immobilier, du foncier, de l'emploi et des services, sachant que ces derniers sont dépendants des conditions de la mobilité. La ville n'est pas une réalité figée, préexistant à nos besoins d'échanges, mais, au contraire, lentement elle se renouvelle pour s'adapter à eux.

La ville modelée par l'automobile (la ville périurbaine) enveloppe physiquement la ville des transports collectifs (la banlieue), qui elle-même ceinture la ville issue de la période où le mode pédestre était dominant (le centre). Mais ces trois villes ne se contentent pas de s'ajouter les unes aux autres, de se côtoyer, elles se concurrencent, car les acteurs peuvent toujours, selon leurs intérêts, opter pour l'une ou l'autre comme lieu où s'effectue l'interaction visée.

Cette concurrence avantagera celle qui, globalement, permettra aux ménages et entreprises d'optimiser les arbitrages de localisation ou de déplacement en fonction de la satisfaction des interactions recherchées. Mais cela ne peut pas uniquement s'apprécier au niveau individuel car, en fonction de la façon dont la puissance publique répartira les moyens de se déplacer ou de se localiser, la concurrence entre les diverses parties du territoire urbain s'en trouvera modifiée. En cela, la notion de « besoin de déplacement » n'a pas de pertinence et n'aurait jamais dû, dans le passé, aussi exclusivement influencer la politique de la puissance publique en matière de mobilité. Maintenant, nous n'avons plus l'excuse de l'ignorer.

Quoi qu'il en soit, par la mutation induite par l'automobile, la densité n'est plus, comme auparavant, une contrainte liée à la taille de l'agglomération. Les secteurs les plus denses doivent disposer de suffisamment d'atouts pour ne pas subir de déclassement au sein de la hiérarchie particulière à chaque marché urbain. Pour la première fois, l'abondance foncière périphérique rend pensable de laisser « hors marché » les territoires les moins convoités. Friches sociales et friches d'activités sont le propre de la ville automobile. Pour les recycler, de l'argent public est devenu indispensable afin de suppléer au marché. Cette entrée devient première et s'impose à toutes les politiques urbaines, car la ville flotte en quelque sorte dans un manteau devenu trop large et, de ce fait, chaque partie du territoire est susceptible de connaître un processus de dévalorisation symétrique de la valorisation qui, ailleurs, motive les investisseurs.

## SITUATION DE PARIS DANS CE PROCESSUS

Ces quelques rappels forment la toile de fond commune aux évolutions urbaines contemporaines. Pourtant, chaque ville présente toujours des singularités dans la façon dont le phénomène général l'affecte. Comprendre ces singularités et en évaluer la pérennité est le préalable à toute réflexion prospective sur un territoire.

La valeur d'un bien sur le marché immobilier dépend de nombreux paramètres, qu'il est possible de regrouper autour de trois catégories. Les qualités propres aux caractéristiques immobilières du logement ou de l'entreprise, les caractéristiques de l'environnement immédiat (les services autant que le peuplement ou l'agrément) et, enfin, l'accessibilité à ce qui n'est pas immédiat. Les conditions de la mobilité pèseront d'autant plus sur les équilibres urbains qu'elles améliorent ou dégradent soit l'environnement du bien soit l'accessibilité du bien à ce qui n'est pas immédiat.

Les centres-villes voient habituellement leur position privilégiée remise en cause par la généralisation de l'usage de l'automobile parce que les franges de la partie agglomérée ont un potentiel de desserte ou de chalandise qui se rapproche de celui du centre-ville, avec des disponibilités foncières moins chères et plus abondantes. Ce processus a affecté Paris et explique une grande partie du desserrement des emplois. Important en valeur absolue, il n'a pas fondamentalement modifié la proportion des emplois en supplément par rapport à la population active vivant à Paris.

Cela s'explique de deux façons. La densité préexistante et la lenteur des flux n'étaient pas favorables à la sortie de la commune (comme cela fut observé ailleurs) des emplois attachés aux besoins de la population résidente. En revanche, les performances du système régional de mobilité ont sauvé la concentration de la plus grande partie des emplois à rayonnement métropolitain (un emploi sur deux à Paris), dont beaucoup sont en contact avec des visiteurs extérieurs à l'Ile-de-France. Pour que ces emplois demeurent au centre, compte tenu des prix immobiliers, ils doivent avoir de bonnes raisons. Les grandes gares bordent un centre qui tend à se déplacer au fil des siècles, à se diriger de lui-même vers les lieux de la concentration résidentielle des plus riches, c'est-à-dire vers l'ouest. Sa résistance à l'éclatement traduit l'importance des diverses facettes de son rôle de capitale (politique, économique, administratif, financier, artistique, culturel, ludique, touristique, etc.) – et l'importance des synergies que leur proximité, voire leur imbrication spatiale leur confèrent.

Quand le parc d'habitats est obsolète, et/ou l'environnement résidentiel peu attrayant (souvent en raison d'une exploitation maximale des sols à l'époque où la rareté foncière se conjugait avec le coût élevé de la mobilité), il se paupérise d'autant plus que son accessibilité globale ne suffit pas à compenser ou à susciter l'intérêt de contrarier cette obsolescence. Ce phénomène est freiné à Paris, car son histoire urbaine est à l'origine d'une très haute valeur patrimoniale de certains quartiers et du fait du déséquilibre exceptionnel entre actifs et emplois qui contribue à maintenir la demande d'habitat au niveau très élevé que les prix immobiliers reflètent. Au total, les concurrences entre les trois villes (le centre, la banlieue, le périurbain) correspondant aux trois types de mobilité (pédestre, transport collectif, automobile) ont pour l'instant pour effet de concentrer la précarité principalement dans certaines parties de la première couronne.

La taille de l'agglomération (qui signifie ici l'impossibilité d'avoir un marché de l'emploi vraiment unifié) et la lenteur relative de la plupart des déplacements dans sa partie centrale l'ont protégée des forces de décomposition qui ont toute leur virulence quand la ville est tout entière contenue dans un seul et même marché de l'emploi (approximativement moins d'une demi-heure du centre en province), avec des vitesses de déplacement moins contrastées que celles observées entre centre et périphérie (surtout périurbaine) à Paris. Le prix de cet état de chose est que, en moyenne, les Franciliens, mais encore plus les Parisiens, mettent presque deux fois plus de temps que les provinciaux pour se rendre à leur travail. Mais la solution n'est pas pour autant d'améliorer la vitesse là où elle serait améliorable. Bien que nous n'en soyons conscients que depuis peu, cette voie, qui a été privilégiée depuis un siècle, est depuis longtemps devenue contre-productive tant d'un point de vue environnemental que d'un point de vue social. Elle a protégé la concentration des emplois de l'hypercentre, mais au prix d'une spécialisation sociale accrue à l'échelle de toute la région. La vraie raison de cette différence des temps d'accès au travail entre Paris et Province est fort probablement que la tendance à la spécialisation sociale des parcs d'habitats, encouragée par la taille de l'agglomération et les grands travaux d'infrastructures (la recherche de la vitesse), n'a pas été contrariée, mais au contraire accompagnée, voire stimulée par l'action publique. La loi SRU invite à repenser les deux politiques d'habitat et de déplacement simultanément afin d'intégrer leurs effets réciproques. Cela nécessite toutefois de s'inscrire dans des stratégies longues à mettre en œuvre, alors que des résultats visibles ou même compatibles avec la satisfaction des besoins jugés les plus immédiats sont généralement attendus. Plus encore, cela sup-

pose des coordinations entre les différentes politiques urbaines d'un grand nombre d'institutions et ce n'est pas la moindre des difficultés.

En conclusion de ces réflexions préalables, il nous paraît important d'évaluer les deux risques ou finalités précédemment évoqués. À quelle échelle organiser les diverses facettes du rôle de capitale joué par Paris et quelle solution apporter à une virtuelle crise de la fonction résidentielle – et qu'elle en est la probabilité? Ce sont, pensons-nous, les deux réflexions prospectives, premières à toutes les autres, qu'il serait pertinent de retenir.

**DES FONCTIONS DE CAPITALE À QUELLE ÉCHELLE ?** Pour une municipalité, une telle question renvoie à un virtuel redéploiement des emplois

dont l'hypothèse même est souvent difficilement imaginable, faute de pouvoir peser sur les choix individuels ou encore en raison de ses conséquences en matière de recettes fiscales et d'équilibres financiers de la commune. Dans ce domaine comme dans d'autres, une prudence élémentaire s'impose mais ne saurait justifier que l'on ne tente pas de répondre à la question.

Le supplément d'emplois parisiens par rapport à la population active, résidente, a des avantages et des inconvénients collectifs ou individuels mal connus et probablement difficiles à apprécier. Il conviendrait toutefois de mieux savoir ce qui retient les emplois métropolitains dans la commune centre et de quelle façon ils sont interdépendants. Les matériaux d'analyse rassemblés par l'Apur introduisent la question plus qu'ils n'y répondent. La densité de l'hypercentre parisien (le 8<sup>e</sup> arrondissement) est l'effet d'une valorisation réciproque des activités qui la constituent, liée à l'accessibilité souvent pédestre d'une clientèle commune (socialement ou dans ses pratiques), et cela, bien que ces activités se renouvellent dans le temps et se modifient marginalement selon la partie du centre concernée. De plus, le centre historique (et géographique) et l'hypercentre décalé vers l'ouest étaient, avant l'essor des transports aériens, les parties de la capitale les plus proches en temps d'accès des visiteurs les plus lointains. Cet avantage était conforté par la diversité et la richesse des ressources patrimoniales léguées par l'histoire. Nous sommes donc en présence d'un ensemble de systèmes d'activité (la mode, la culture, le tourisme, etc.) qui ont leur cohérence propre et qui au surplus font système entre eux. La structure de ce système donne son originalité (et même sa spécificité) à Paris par rapport aux autres capitales. Ces interdépendances sont plus ou moins fortes, supportent ou non de se déployer spatialement, et peuvent avoir ou non des effets d'entraînement les unes

sur les autres en cas de déplacement de l'une d'entre elles. Elles peuvent, en conséquence, perdre peu ou beaucoup à leur éloignement respectif. Dans le même ordre d'idées, le rôle de capitale politique, en particulier la concentration des ministères, a une économie spatiale originale qui se nourrit du système de dessertes et de déplacements urbains (et l'alimente de façon spécifique). Les ministères de l'Équipement et des Finances, par exemple, correspondent à des situations suffisamment contrastées pour que leur évaluation soit riche d'enseignements.

Examiner les avantages et les inconvénients associés aux diverses composantes du supplément d'emplois qui accompagne « les » centralités parisiennes ouvre une autre réflexion. Les diverses infrastructures de transport sont calibrées en fonction de la gestion des pointes des flux majeurs. Sont-elles pour autant la meilleure réponse (pour les individus, les entreprises, la collectivité) aux déplacements liés à ces divers sous-systèmes? Les déplacements les plus stratégiques pour l'économie du centre parisien peuvent être porteurs d'exigences particulières (rapidité, fiabilité, etc.) dont la satisfaction peut appeler des réponses originales. Par exemple, quelle est l'incidence de la qualité de l'accessibilité aux aéroports sur les diverses composantes du centre? À une stratégie de massification systématique des flux peut s'opposer celle d'un principe de priorité, ou de gestion tarifaire diversifiée.

Si l'architecture générale de la répartition des emplois métropolitains est une question récurrente, qui est surtout pertinente à l'échelle régionale, cela n'exclut rien que la commune centre forge, pour en débattre, sa propre doctrine. Implicitement ou explicitement, les choix du PLU interféreront avec l'amplification ou la réduction du supplément d'emplois parisiens par rapport à la population active, résidente.

**CRISE DE LA FONCTION RÉSIDEN- TIELLE ?**

Les formes de crise possible de la fonction résidentielle dépendent elles aussi du rapport entre

emplois et actifs. Nous manquons toutefois d'éléments d'appréciation (qui existent peut-être) pour esquisser la perspective de cette fonction dans la capitale. Aussi en restons-nous aux supputations.

Paris résiste mieux que certaines communes centres de province à une crise de la résidentialité grâce à son excédent d'emplois, à la structure de son parc d'habitats, à son niveau d'équipement, à son capital patrimonial, etc. Mais ce mieux relatif peut incliner la gestion municipale à cultiver des atouts immédiats qui pourraient s'avérer fragiles à terme ou masquer une réponse imparfaite à des attentes qui

se transforment. En effet, la valeur des biens est peut-être mieux préservée que la satisfaction des résidents, les deux ne s'identifiant pas obligatoirement l'une à l'autre. La qualité résidentielle parisienne restera-t-elle concordante avec l'évolution des standards en matière de mode de vie? Les investigations en cours sur la vacance immobilière apporteront peut-être des éclairages qui manquent à ce sujet. Il s'avère qu'elle procède souvent de la difficulté qu'éprouve le propriétaire à modifier son projet originel – quant au statut d'occupation ou à l'usage des locaux (passage à la vente ou à l'accession, transformation d'activité en logement ou l'inverse, nécessité de réhabiliter, etc.) –, faute d'arriver à renoncer aux espérances financières initiales, tant les rentes de situations acquises paraissent parfois éternelles... Le faible degré actuel de mixité sociale dans Paris serait probablement plus faible encore, du fait de l'obsolescence du

bâti, si le contexte global de la compétition pour l'espace ne rendait ce dernier suffisamment rentable.

La crise de la résidentialité actuellement contenue pourrait être alimentée par une évasion – voulue ou subie, mais dont les conséquences ne seraient pas anticipées – des emplois aujourd'hui excédentaires par rapport aux actifs parisiens. Elle peut tout aussi bien être évitée en pesant sur les divers paramètres de la valorisation, en distinguant mieux la dimension marchande de celle correspondant aux usages. En ce sens, accroître la place du parc public peut accroître la diversité sociale, et ce plus facilement dans un contexte de moindre excédent d'emploi. Dès lors, cette diversité ne serait plus, d'abord, la conséquence, d'autant plus momentanée que cet excédent réduirait, d'une dévalorisation par vieillissement d'un bâti dont la rentabilité se satisfait d'une absence de rénovation.

Quai du Louvre, la différence de vitesse dans le couloir réservé et la chaussée voisine est très marquée aux heures chargées.



Photo : Apur.

Ces considérations insistent sur le lien entre les choses mais n'aident pas à dégager la tendance probable. En revanche, elles introduisent l'idée centrale sur laquelle nous voudrions insister. Une des clefs de la maîtrise simultanée de ces deux processus (diversité sociale élargie et modération sélective du supplément d'emplois) est justement dans la gestion aux diverses échéances des conditions de la mobilité. Il ne s'agit plus d'accroître les performances de l'accessibilité automobile, comme la plupart des villes centres y ont prétendu dans le passé (voulant défendre en même temps concentration des emplois et spécialisation sociale), mais au contraire de tenter de limiter les nuisances et de maîtriser la vitesse de l'automobile par rapport à celle des autres modes de déplacement. Diversité sociale, qualité résidentielle, mixité fonctionnelle et réduction de l'excédent d'emplois (sous réserve de la conduire en respectant l'originalité des synergies internes aux activités métropolitaines parisiennes) seraient alors plus faciles à rendre compatibles entre elles. Ne revenir sur les conditions de la mobilité que pour les raisons classiquement affichées (bruit, pollution, etc.) risque de masquer le fait que la sacralisation de la vitesse est aussi le carcan qui rend impossible l'articulation entre elles des politiques d'habitat et d'activité.

**CONSÉQUENCES  
SUR LA GESTION  
DE LA MOBILITÉ**

La maîtrise de la vitesse se conçoit aux différentes échelles territoriales: celle des

quartiers résidentiels comme celle de la métropole dans son ensemble. Actuellement, le différentiel de vitesse des automobiles par rapport aux autres modes explique, en particulier à l'extérieur de Paris, les déséquilibres locaux, tant quantitatifs que qualitatifs, des structures du parc d'habitats et des activités économiques. Le RER a ratifié l'expatriation des logements sociaux, comme les voies rapides urbaines gratuites ont facilité, en plus de la déconcentration de l'emploi, une périurbanisation éparpillée des classes moyennes et moyennes supérieures, compromettant les espérances de développement et d'équilibre de certaines des villes nouvelles sans rien apporter à la banlieue défavorisée. Une métropole peut jouer de la spécialité fonctionnelle en ne restant pas passive vis-à-vis de ses conséquences spatiales dans le domaine social. Paris a sa part dans cet objectif, mais celui-ci concerne la métropole dans son ensemble selon des modalités nécessairement spécifiques à chacune de ses parties.

Le contrôle d'accès, aux heures chargées, aux voies les plus rapides (celles qui, par exemple, permettent actuellement de rouler sans difficulté et de façon continue aux heures creuses à plus de 70 km/h) garantirait la flui-

dité sur ces voies à un niveau de service à préciser (autour de 70 km/h). Cela permettrait de prolonger les couloirs prioritaires existants. Ce contrôle d'accès pour rentrer ou sortir de la capitale serait assorti de priorités aux transports collectifs, à certains professionnels ou aux véhicules dont le taux d'occupation serait estimé suffisant (et même un jour à ceux qui sont prêts à payer l'avantage de la rapidité garantie). Il pourrait être mis en place jusqu'à l'A 86. Cette mesure supposerait, parallèlement, un renforcement ponctuel du maillage viaire non rapide (en deçà de 70 km/h), actuellement insuffisant dans la banlieue limitrophe de Paris, laquelle ne s'est pas développée de ce point de vue comme la ville centre. Un tel renforcement ne peut qu'être long, progressif et coûteux. Il convient de le contrôler sur le plan urbanistique, car il pourrait très bien induire une perte de la diversité sociale et fonctionnelle de cette banlieue. L'expérience historique de la densification du tissu parisien a bien montré, dans le passé, qu'une des clefs de cette diversité sociale et fonctionnelle est la diversité des situations (en façade, en arrière, en intérieur d'îlots, etc.). La diffusion de l'ascenseur et une extrême finesse de la trame viaire de la capitale ont conjugué depuis presque deux siècles leurs effets pour accroître très sensiblement l'homogénéité sociale des quartiers.

Les quartiers périphériques de Paris et les communes limitrophes pourraient donc coordonner leurs initiatives en matière de renouvellement urbain, en cumulant et coordonnant plusieurs stratégies: la déconcentration sélective de l'emploi, la diversité sociale, l'équilibre entre les modes de déplacement et le renforcement du maillage du système viaire de desserte locale. Ce n'est plus le projet d'un ou deux mandats, mais celui de quelques décennies. Cela plaiderait pour des PLU établis en concertation de part et d'autre du périphérique. Ces réflexions ont d'autant plus d'actualité que, pour exploiter la rente due à la situation du bâti et pour compenser le déficit fiscal résultant de la désindustrialisation, le desserrement actuellement en cours des emplois en première couronne se réalise de façon si intempestive qu'il exige, mais a posteriori alors que cela pourrait se faire a priori, la mise à niveau de l'accessibilité par les différents modes de déplacement, à concurrence de la densification opérée.

Cette maîtrise de la vitesse ne serait plus une pure égalisation par le bas, comme elle peut être parfois ressentie, mais l'introduction d'une sélectivité des conditions de mobilité pour sortir de la confusion actuelle dans la façon de satisfaire l'ensemble de la demande en déplacements. Cette sélectivité existe déjà pour le stationnement;

un autre type de sélectivité est nécessaire pour les flux. Ici, il s'agit de définir des priorités ou des exigences financières, en pensant aux impacts sur les équilibres urbains. Une des clefs principales de la résolution de cette question, à Paris comme ailleurs, est de satisfaire différemment les déplacements fréquents et courts qui ont vocation à rester lents, et les flux plus rares et plus longs

(les déplacements correspondants en province, à l'usage des infrastructures interurbaines) qui pourraient prétendre être d'autant plus rapides qu'ils seraient chers. Pour les raisons évoquées précédemment et aussi plus généralement pour les équilibres environnementaux globaux, tels que l'effet de serre, il est très probable que la poursuite du développement durable l'imposera.

Marc Wiel, ancien directeur de l'Agence d'urbanisme du pays de Brest.

1. Temps de plaisir ou de corvée, rémunérateur ou de consommation, etc. dont l'appréciation varie avec les individus et même n'est pas constante chez le même individu.



## Portrait social et résidentiel



De la question délicate de la mixité, les débats récents ont surtout retenu son aspect social, et se sont le plus souvent attardés à la volonté d'implanter, au sein des quartiers les plus favorisés, de l'habitat plus modeste, accessible aux faibles revenus. Cette approche partielle d'une problématique plus complexe laisse dans l'ombre les leçons tirées de la planification ségrégative des années 1960, qui non seulement négligeait la mixité sociale à l'intérieur du parc de logements, mais aussi entre habitat et activité, faisant naître un sentiment d'exclusion chez leurs habitants qui, aujourd'hui, se traduit parfois par des conflits lourds en matière de sécurité.



Photos : Jérôme Saint-Loubert Béré.

# PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DES PARISIENS

Depuis plus de cent ans les Parisiens sont plus de deux millions, et plus exactement 2,125 millions au dernier recensement de 1999. D'une surface de 8 700 hectares<sup>1</sup>, Paris, avec 240 habitants par hectare, reste la ville de France et l'une des capitales les plus denses du monde. Les communes limitrophes de la capitale sont très peu à pouvoir lui être comparées de ce point de vue et encore est-ce sur une surface largement plus petite.

Le nombre de Parisiens, qui frôla les trois millions en 1921, n'a cessé de décroître depuis. Après le rythme effréné de la dépopulation des années soixante-soixante-dix (41 000 personnes en moins chaque année entre 1968 et 1975), la diminution du nombre de Parisiens a atteint un rythme plus modéré. Il ne s'agit plus que d'une baisse de 3 000 personnes par an entre 1982 et 1999, soit un rythme annuel de - 0,1 % et ce dans un contexte de ralentissement de la croissance observée en région. Au total, Paris, qui regroupait un Francilien sur trois en 1954, n'en regroupe plus que un sur cinq en 1999.

Dans le même temps, Paris reste la capitale d'un Etat encore très centralisé et d'un ancien empire colonial, cœur d'une des agglomérations urbaines les plus riches au monde et pôle universitaire et culturel à la vocation universelle. L'effet conjugué de cette attractivité et de la structure de son parc de logement va conditionner un profil démographique des parisiens très particulier. Cet article analyse les facteurs de la stabilisation de population parisienne, indissociable du profil social et démographique très spécifique de cette population.

DES  
ÉVOLUTIONS  
GÉOGRAPHIQUES  
CONTRASTÉES

La baisse de population parisienne s'est engagée dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle d'abord dans les quatre arrondissements cen-

traux, puis au lendemain de la Première Guerre mondiale dans ceux de la couronne intermédiaire (5 à 11), et enfin au lendemain de la Seconde Guerre mondiale dans les arrondissements périphériques (12 à 20). Entre 1990 et 1999, elle

s'est poursuivie de façon plus atténuée, à peu près selon ce même schéma historique. Les baisses les plus fortes se mesurent dans le centre (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup>) entre - 0,6 % et - 1,1 % par an; des baisses significatives s'observent aussi dans les 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, et 16<sup>e</sup> (ce dernier étant le seul arrondissement périphérique dans un groupe à forte baisse), entre - 0,4 % et - 0,6 % par an. Des baisses plus modérées sont relevées dans les 3<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> soit moins de - 0,1 % par an. Une relative stabilité s'observe pour les 10<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup>: entre + 0,01 % et - 0,01 % par an. Les seules hausses significatives ont eu lieu dans les 12<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup>.

Il faut remarquer que seuls les arrondissements où ont été réalisées des constructions de logements de grande ampleur ont maintenu ou vu progresser leur niveau de population. L'effort de création de logements en opérations publiques, de plus en plus exclusivement sur d'anciennes emprises industrielles et moins souvent en opérations de démolitions-reconstructions, a, en grande partie, empêché une baisse plus forte de la population.

NOMBRE  
DE LOGEMENTS  
ET TAILLE DES  
MÉNAGES

La baisse simultanée de la taille moyenne des ménages (nombre moyen de personnes vivant dans un logement) et du

nombre de ménages (nombre de logements occupés) explique la forte dépopulation de la période 1968-1975. Par la suite, ces deux paramètres<sup>2</sup> n'évolueront plus dans le même sens. Entre 1982 et 1990, la taille des ménages est restée stable. C'est la baisse - modérée - du nombre de ménages qui explique la baisse globale de la population parisienne<sup>3</sup>.

À l'inverse, entre 1975 et 1982, puis surtout entre 1990 et 1999, le nombre de ménages vivant dans la capitale a progressé. C'est donc la baisse de la taille des ménages qui explique à elle seule la baisse de ces deux périodes. Dans les grandes villes de province, la taille moyenne des ménages a partout diminué durant cette dernière période. C'est donc uniquement la progression du nombre de ménages (entre + 5 % et + 20 % dans les huit plus grandes villes



Photo : Jérôme Saint-Loubert Bié.

L'image de la ville se reflète dans la vitrine de l'agence immobilière

de province) qui a permis les hausses constatées, essentiellement par l'implantation, entre 1990 et 1999, de programmes de logements importants.

**BAISSE GÉNÉRALISÉE DE LA TAILLE DES MÉNAGES.** La taille moyenne des ménages parisiens n'a cessé de décroître sauf entre 1982 et 1990. Elle est passée de 2,24 en 1962 à 1,87 en 1999. Mais ce n'est pas qu'un phénomène parisien. Depuis le début des années soixante, l'ensemble du territoire national connaît une baisse continue, un peu plus forte (- 22 % entre 1962 et 1999) qu'à Paris (- 15 %). En moyenne, un logement parisien accueille donc 1,87 personnes (2,38 pour la région). Ce chiffre n'a d'équivalent que dans quelques grandes villes comme Toulouse, Montpellier, Lyon, ou Bordeaux. La structure des ménages parisiens, composés pour 52 % de personnes vivant seules dans leur logement, est fortement marquée par la composition du parc de logements de la capitale : 58 % d'entre eux n'ont qu'une ou deux pièces (34 % en région).

Cette évolution renvoie plus à des considérations d'ordre général qu'à une idiosyncrasie parisienne. On peut identifier trois facteurs majeurs<sup>4</sup> : la réduction du nombre d'enfants dans les familles, l'augmentation du nombre de personnes vivant seules ou de parents isolés, le vieillisse-

ment de la population. Le premier a surtout joué dans les années soixante et soixante-dix. Les ruptures d'unions, définitives ou avant reconstitution, le développement de la monoparentalité ainsi que la mise en couple de plus en plus tardive expliquent le second. Quand au vieillissement des familles, il a pour conséquence la progression du nombre de ménages sans enfants et des personnes ayant perdu leur conjoint.

**VOCATION RÉSIDENTIELLE VERSUS ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE.** Le nombre de Parisiens diminue mais, depuis 1975, le nombre de ménages vivant à Paris reste à peu près constant (1,10 millions en 1975, 1,11 en 1999). Ceci pourrait être lu comme un maintien de l'attractivité de la capitale et de la perpétuation de sa vocation résidentielle. Mais il faut relativiser cette interprétation par le fait que, on l'a vu précédemment, ce sont les grandes opérations publiques qui ont généré la croissance de population qui a compensé les baisses des arrondissements les plus centraux, et surtout les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup>.

Ces mêmes arrondissements sont ceux dont la vocation résidentielle s'est le plus affaiblie au profit de l'activité économique. Le rapport entre nombre d'emplois et nombre d'habitants était compris entre 2,7 et 3,1 en 1968, il se situe à présent entre 3,2 et 4,4. Ce renforcement de la présence

économique au détriment de la vocation résidentielle s'est faite non pas par une progression de l'emploi mais par un rythme de baisse de l'emploi moins fort que celui de la population. Pour leur part, les arrondissements périphériques (13<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup>) et de la couronne intérieure de l'est (10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup>), où ont eu lieu la plupart des opérations publiques, ont vu ce ratio emplois/habitants diminuer. Seule exception, le 12<sup>e</sup>, où les différentes opérations autour de la gare de Lyon puis dans le secteur de Bercy, ont drainé un nombre considérable d'emplois (30 600 entre 1968 et 1999).

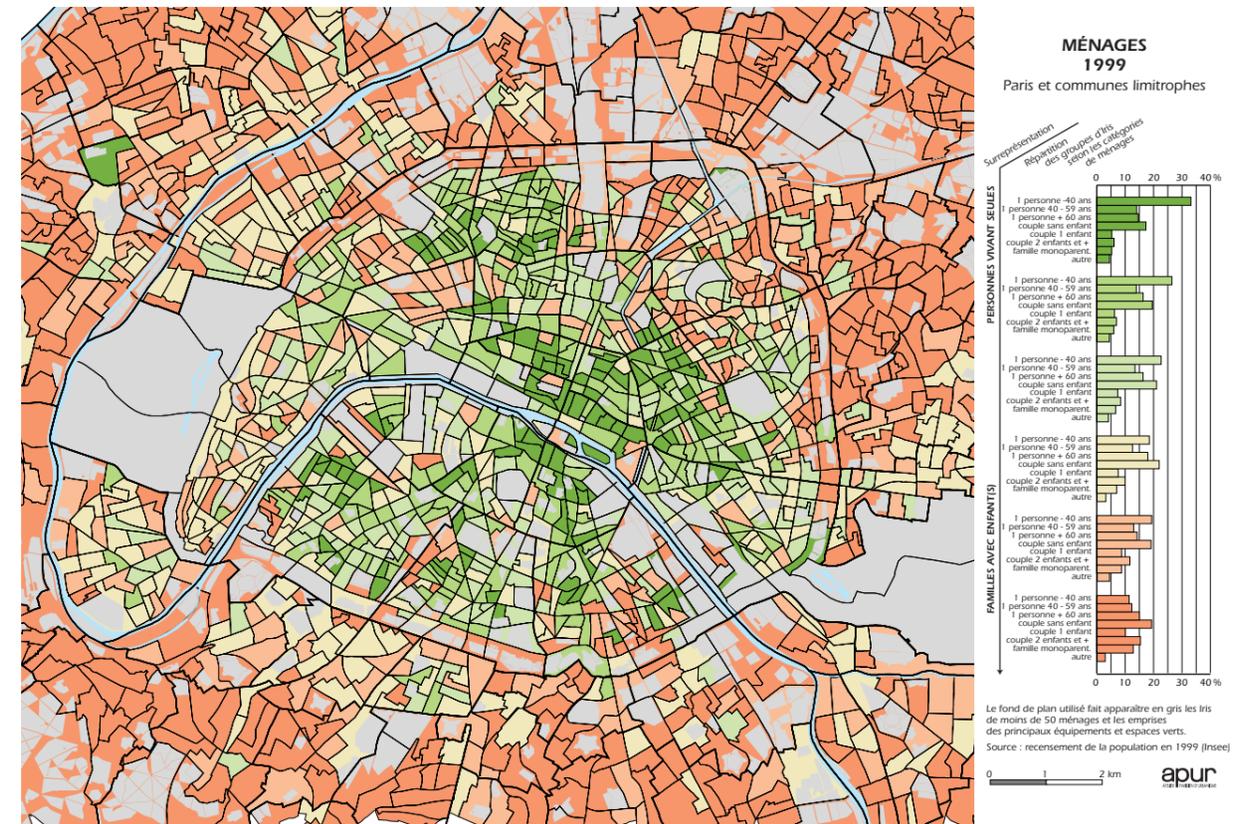
Au total, la capitale a connu une baisse équivalente du nombre d'emplois et d'habitants ces trente dernières années (une perte d'un cinquième) avec un ratio emplois/habitants qui reste stable, autour de 0,75. Mais on le voit, l'hétérogénéité de ces évolutions au sein des arrondissements semble indiquer une accentuation de la spécialisation des territoires parisiens. De même, la croissance très forte de la fréquentation touristique — +20 % entre 1990 et 2000 dans les principaux monuments de la capitale —, concentrée dans les arrondissements du centre et de l'ouest proches de la Seine, agit localement comme l'accentuation du caractère « festif » de certains secteurs centraux de la ville. Cette ville « festive » se transforme aussi au gré du redéploiement ou du renforcement du tissu commercial, des loisirs culturels, et des espaces verts.

## CORRÉLATION POPULATION LOGEMENT

La relative stabilisation de la population observée depuis près de 20 ans pose la question de

sa poursuite dans les vingt prochaines années. Si les tendances démographiques récentes se reproduisent<sup>5</sup>, il faudrait<sup>6</sup> un apport net de 2 500 résidences principales par an pour que le niveau de la population parisienne se stabilise. Ceci correspond à la construction de 6 000 logements neufs par an en tenant compte du taux d'occupation des logements, des démolitions et disparitions de logements par fusion ou par changement d'affectation.

Un tel rythme serait supérieur à celui enregistré entre 1990 et 1999. Il suppose des disponibilités foncières suffisantes alors que celles-ci sont de moins en moins nombreuses et, par ailleurs, disputées entre plusieurs usages. La croissance du nombre de logements peut aussi correspondre à la réoccupation de logements vacants ou au retour à l'habitat d'appartements anciennement transformés en locaux d'activité ou en bureaux. Dans les deux cas, ces paramètres demandent une intervention des pouvoirs publics. Celle-ci doit apparaître comme une correction de l'évolution spontanée du marché du logement et de l'économie parisienne étant donnée la nature des logements vacants



(bien souvent petits et sans confort), et la concurrence locale entre, essentiellement, habitat et activité économique.

À l'échelle des territoires parisiens, l'exercice de projection tendancielle illustre ces difficultés. En effet, les projections réalisées suggèrent que les arrondissements du centre, de l'ouest et du sud devraient poursuivre leur déclin démographique. Le quart nord-est devrait lui aussi entamer un mouvement de baisse qui ne peut être compensé que par un effort de construction supplémentaire. Seul le sud-est de la capitale, eu égard au potentiel foncier disponible pourrait voir sa population croître ces vingt prochaines années.

#### LES JEUNES ADULTES, «MOTEUR» DÉMOGRAPHIQUE

Dans le contexte régional, Paris se distingue par une prééminence des jeunes adultes et une sur-représentation des

personnes âgées. A contrario, les jeunes de moins de vingt ans sont relativement peu nombreux. En effet, en 1999, 388 400 parisiens ont moins de vingt ans, soit 18 % de la population contre 25 % en France et en Île-de-France. À l'opposé, les jeunes adultes âgés de 20-39 ans représentent 36 % de la population (765 000 personnes), contre 32 % en Île-de-France et seulement 28 % en France. Les parisiens âgés de 60 ans ou plus, au nombre de 417 000, constituent 20 % de la population. Cette proportion est habituellement plus élevée que la moyenne régionale (17 %) mais aujourd'hui plus faible que la moyenne nationale (21 %). Cette pyramide des âges très particulière se relie à une présence majoritaire de personnes vivant seules ou à deux, jeunes adultes et personnes âgées. Paris reste le pôle d'attraction français majeur pour de nombreux étudiants et actifs en début de vie professionnelle avec un parc de petits logements adaptés à cette population.

**JEUNES ADULTES AU CENTRE, ENFANTS EN PÉRIPHÉRIE.** La part des jeunes de moins de 20 ans, souvent corrélée à celle des Parisiens âgés de 40 à 59 ans, génération de leurs parents, est supérieure à 20 % dans deux arrondissements de l'est, les 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> et avoisine 20 % dans les 10<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>. Les logements sociaux y sont très présents. Les 8<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> accueillent aussi une fraction de jeunes parisiens supérieure à la moyenne, mais ici en raison d'un parc de logements privés plus grands que la moyenne, adaptés à l'accueil de familles.

Les jeunes adultes sont fortement représentés dans les arrondissements du centre (du 1<sup>er</sup> au 5<sup>e</sup>) et dans les 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> où leur poids dans la démographie locale avoisine 40 %. Les logements de une ou deux pièces constituent au moins 60 % du parc de ces arrondissements. Les personnes âgées de 60 ans ou plus sont très présentes dans le sud-ouest parisien (les 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> en comptent plus de 24 %) ainsi que dans les 4<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup>. La propriété occupante y est plus fréquente.

**RENFORCEMENT DE LA PART DES PARISIENS D'ÂGE ACTIFS (25-59 ANS).** L'évolution récente de la structure par âge à Paris atteste d'une concentration accrue de la population parisienne dans les âges actifs : 52 % des Parisiens avaient entre 25 et 59 ans en 1990, 55 % en 1999 soit 36 000 personnes de plus. Le poids relatif des adultes de 40-59 ans s'accroît sous l'effet de l'arrivée des « baby-boomers » dans cette classe d'âge. Cette progression est notable du 18<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> et dans les 13<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> où les livraisons de logement ont été nombreuses depuis les années soixante-dix. C'est, pour partie, un effet du vieillissement des générations qui s'y sont installées. La part des jeunes de 20 à 39 ans reste stable dans la capitale alors qu'elle diminue ailleurs en région comme au niveau national. La hausse de cette part dans le centre de Paris (du 1<sup>er</sup> au 4<sup>e</sup>, et dans les 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup>) souligne un certain renouvellement de population, par remplacement des ménages âgés par des ménages plus jeunes.

Comme en région, le poids des jeunes de moins de vingt ans baisse depuis 1990. Surtout, le mouvement parisien de baisse de la part des personnes âgées de 60 ans ou plus, entamé dès 1975, se poursuit, à l'inverse des évolutions nationales et régionales<sup>7</sup>, particulièrement dans des arrondissements du centre-ouest (2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>) à l'exception des 6<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> où elle est stable et 7<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> où elle progresse.

La poursuite de ces tendances lourdes, observées de 1982 à 1999, aboutirait à une pyramide des âges relativement semblable à celle observée en 1999 avec, cependant, une progression à partir de 2005 des personnes de 60 ans ou plus. Ce mouvement correspond au passage de l'ensemble des générations du baby-boom dans cette classe d'âge, suivant les évolutions nationales mais de façon plus modérée, en raison des départs de Paris au moment de la retraite. Il toucherait plus les arrondissements de l'est qui resteraient tout de même ceux ayant la part des moins de vingt ans la plus forte.

#### LA CONSTITUTION DES MÉNAGES

**LA PART DES PERSONNES SEULES.** Les 582 000 parisiens vivant seuls dans leur logement forment

désormais le modèle majoritaire<sup>8</sup> des ménages de la capitale : 52 % de ceux-ci ne compte qu'une personne contre 35 % en région. Cette prédominance des personnes seules à Paris s'est renforcée entre 1990 et 1999 (52 % des ménages contre 50 %), à un rythme cependant moins soutenu qu'en moyenne dans la région et en France. Ce mouvement a été marqué dans les arrondissements du nord et de l'est parisien (4<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup>).

Plus de 55 % des ménages des six premiers arrondissements et du 11<sup>e</sup> ne comptent qu'une personne. Les petits logements y sont largement majoritaires. À l'opposé, les personnes seules forment moins de 50 % des ménages dans les

8<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> où les logements sont en moyenne plus grands. Dans tous les arrondissements, les isolés sont composés d'une majorité d'actifs, souvent âgés entre 20 et 39 ans, surtout dans le centre. Ils privilégient un peu plus le parc privé et les chambres d'hôtel et appartements meublés. Néanmoins, des spécificités géographiques apparaissent : étudiants dans les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>, femmes de soixante ans ou plus dans les arrondissements périphériques du sud (12<sup>e</sup> à 16<sup>e</sup>) ou encore hommes actifs de nationalité étrangère dans le nord-est de la capitale (10<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>).

**UN MÉNAGE SUR QUATRE AVEC ENFANT(S).** Seul un logement parisien sur quatre, contre un peu moins d'un sur deux en banlieue, accueille une famille — couple ou parent isolé — ayant au moins un enfant. De 1990 à 1999, le poids relatif des ménages avec enfant(s) a baissé moins vite à Paris qu'en région. Ces ménages sont composés, pour 32 % d'entre eux, de couples avec un seul enfant, pour 39 %, de couples avec au moins deux enfants et, pour 29 %, de familles monoparentales (20 % seulement dans le reste de la région). La part des ménages avec enfant(s) est sensiblement plus élevée que la moyenne dans l'est (13<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup>) et à l'ouest (8<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup>). Mais dans ces deux derniers arrondissements, les familles monoparentales sont nettement moins présentes que dans le premier groupe. Enfin, la part des ménages avec enfants ne dépasse pas 21 % dans les six premiers arrondissements et dans le 11<sup>e</sup>.

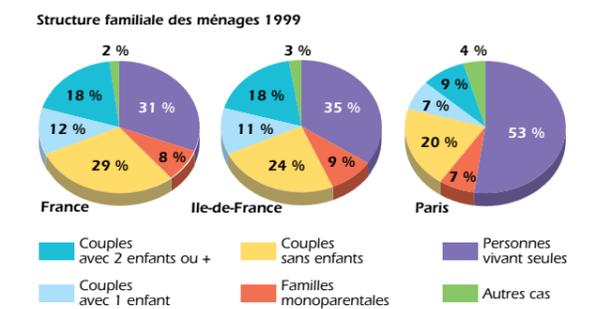
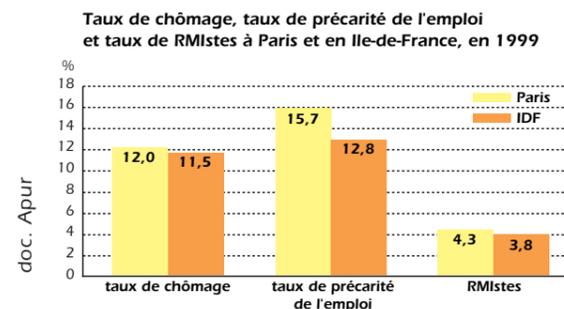
Un ménage avec enfant(s) sur quatre vit en HLM contre un sur six en moyenne, d'où la part importante des familles avec enfant(s) dans l'est parisien. Les familles monoparentales y sont davantage présentes que les couples avec enfant(s), une sur trois contre un sur cinq. La majorité des couples avec enfant(s) habite donc dans le parc privé, proches en cela de la moyenne parisienne.

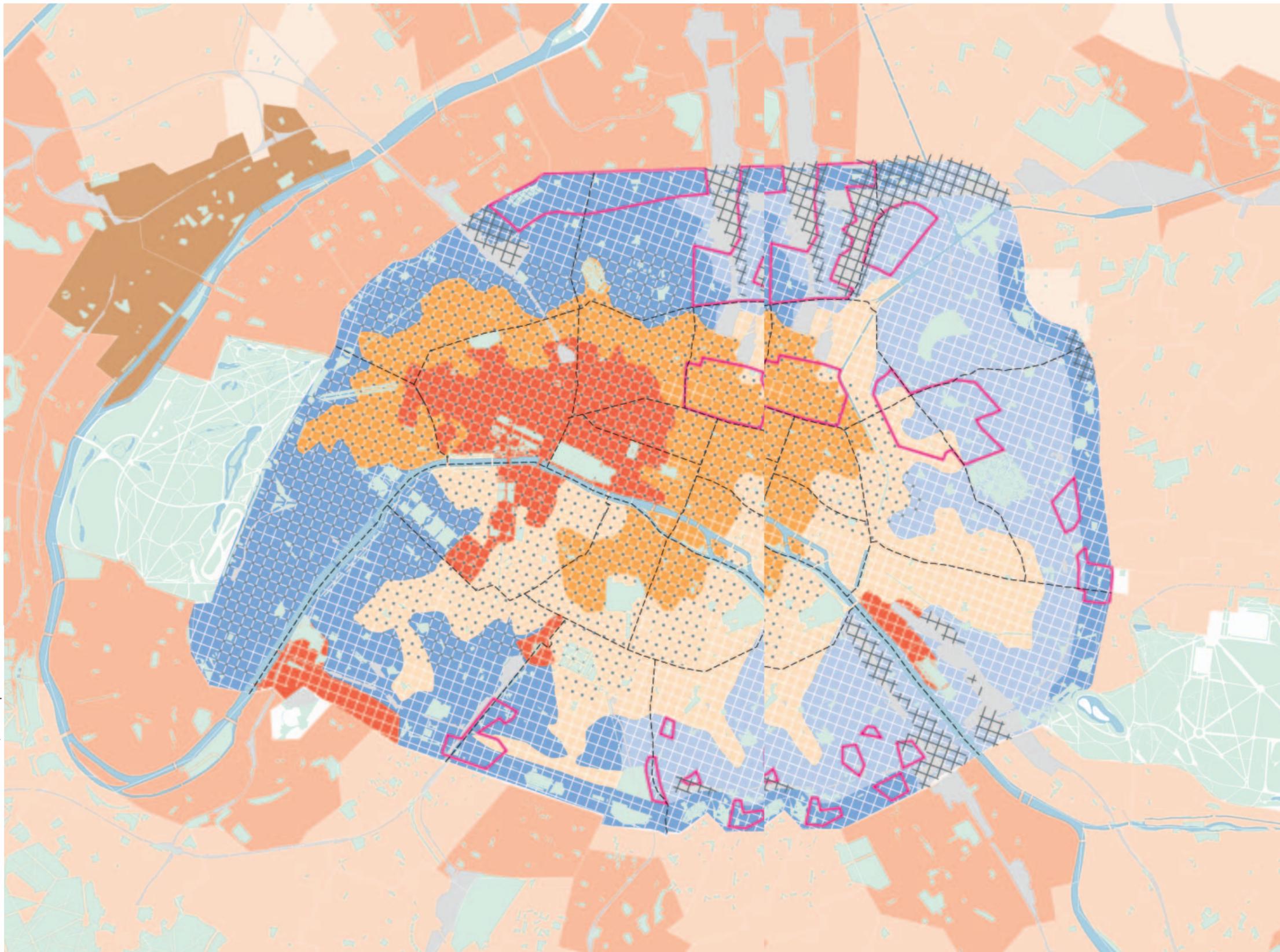
Les chefs de familles ouvriers et plus encore artisans-commerçants et chefs d'entreprise sont sur-représentés parmi les ménages avec enfants. Parmi les couples avec enfant(s), les employés et professions intermédiaires (où les femmes sont très présentes) ne regroupent que 27 % des personnes de référence contre 43 % pour l'ensemble des chefs de ménages parisiens et 61 % pour les parents isolés. Enfin,

parmi les ménages avec enfant(s), les personnes de référence sont plus souvent étrangères : 22 % parmi les couples avec enfant(s) et de 17 % parmi les familles monoparentales, contre une moyenne de 14 % pour l'ensemble des ménages parisiens.

**COUPLES SANS ENFANT ET MÉNAGES SANS FAMILLE : UN MÉNAGE SUR CINQ.** À Paris, 18 % seulement des ménages sont des couples sans enfant<sup>9</sup> contre 22 % en moyenne dans la région. Ce sont autant des personnes de 60 ans ou plus que des jeunes adultes de 20 à 39 ans. Ces derniers sont particulièrement bien implantés dans les centres nord et est de la capitale (3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> à 11<sup>e</sup>) alors que les premiers sont bien représentés du 5<sup>e</sup> au 7<sup>e</sup> et dans les 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup>. Les ménages dans lesquels vivent des personnes sans lien de famille entre elles (filiation, conjugalité...) rassemblent un peu plus de 4 % des ménages (moins de 3 % dans la région), pour beaucoup dans le centre. C'est dans ce type de ménages que l'on classe les colocataires. Un peu plus de la moitié de ces ménages occupe un logement locatif dans le secteur libre.

**LIEN ENTRE PROFIL FAMILIAL ET STRUCTURE DES LOGEMENTS.** Si le parc parisien de logements avait la même structure, en terme de nombre de pièces et de statut d'occupation, que le parc français, le profil familial dans la capitale serait à peu près équivalent à celui de la France métropolitaine. Dit autrement, les logements parisiens ne sont pas moins ou plus peuplés que leurs équivalents de province<sup>10</sup>. Ce constat d'ensemble, qui peut sembler une évidence, signifie en fait que Paris doit presque intégralement sa structure familiale si particulière à la configuration de son parc de logements. Celle-ci répond bien sûr à l'histoire urbaine de la capitale et à la perpétuation de son rôle central. Aussi, sauf à transformer radicalement le parc de logements ou à envisager une densité de son occupation plus importante qu'aujourd'hui, il apparaît difficile globalement de modifier la structure des familles parisiennes. Néanmoins mais à la marge, sur certains territoires et sur des segments de parc sur lesquels les pouvoirs publics peuvent avoir une influence directe, la création ou la transformation du parc de logements peut favoriser une plus grande présence de certains types de familles.





### Assurer la variété du tissu social

#### Préserver la mixité

-  préserver et conforter la mixité des secteurs denses
-  accompagner l'évolution en préservant la mixité des densités moyennes
-  réaliser des opérations mixtes d'aménagement

#### Diversifier les secteurs résidentiels

-  rechercher l'équilibre par l'emploi dans les tissus résidentiels de densité modérée
-  diversifier les secteurs d'habitat dense
-  renforcer la part du logement social
-  favoriser le développement des secteurs "politique de la ville" et GPRU

#### Diversifier les secteurs d'activité

-  contrôler le développement et diversifier les secteurs d'emploi dense

#### Taux d'emploi hors Paris

Nombre d'emplois au lieu de travail par rapport au nombre d'actifs résidents

-  plus de 3
-  de 2 à 3
-  de 1 à 2
-  de 0,5 à 1
-  moins de 0,5

**GENTRIFICATION  
ET PAUVRETÉ**

La capitale, où résident 4 % des actifs recensés en France en 1999, accueille près de 14 % des cadres et chefs d'entreprise. Cette sur-représentation n'a pas d'équivalent dans les grandes villes françaises et colle à la structure des emplois proposés par la capitale <sup>11</sup>.

**CADRES VERSUS EMPLOYÉS ET OUVRIERS.** Près de deux actifs parisiens sur cinq (37 % soit 405 000 personnes) sont cadres, chefs d'entreprise ou exercent une profession intellectuelle supérieure. Ce taux, maximal du 5<sup>e</sup> au 7<sup>e</sup> arrondissement (plus de 50 %), est fort dans le centre, le sud et l'ouest de Paris. Il atteint un plancher de 25 % dans les 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>, et 20<sup>e</sup>, bien qu'il y demeure supérieur aux taux régional et national (22 % et 13 %).

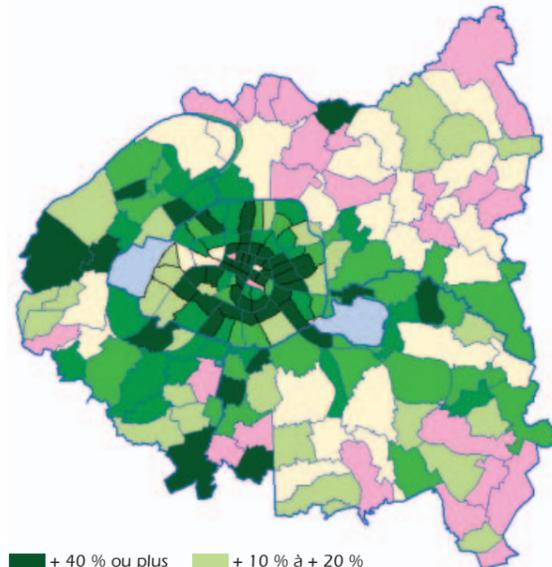
Bien représentés dans les mêmes arrondissements que les cadres, les 56 000 artisans et commerçants rassemblent 5,1 % des actifs, un peu plus qu'en moyenne régionale. Les professions intermédiaires (260 000 personnes, 23 % des actifs) sont répartis de façon un peu plus homogène dans la capitale avec une présence toutefois plus marquée dans les arrondissements de l'est parisien (11<sup>e</sup> à 13<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup>). Cette moyenne parisienne est proche des niveaux régionaux et nationaux.

Les 275 000 employés parisiens regroupent un quart des actifs vivant dans la capitale. Ce niveau atteint un minimum de 17 % dans les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> arrondissements, un maximum d'environ 30 % (comme la moyenne régionale) dans les 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup>. Les 117 000 ouvriers sont particulièrement sous représentés à Paris : 11 % des actifs, 21 % en région et 27 % en France avec des contrastes géographiques forts : un taux deux fois plus fort du 18<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> et dans le 10<sup>e</sup> (15 %) que du 4<sup>e</sup> au 7<sup>e</sup> et dans les 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup>.

Cette répartition des catégories socioprofessionnelles dans Paris est ancienne et tire son origine dans l'implantation des industries dans l'est et le sud de la capitale au XIX<sup>e</sup> siècle alors que le développement urbain dans l'ouest privilégiait la fonction résidentielle et l'activité tertiaire. Ces contrastes entre arrondissements peuvent s'illustrer assez bien par le rapport entre les deux extrêmes de la structure des actifs. Ainsi, en 1999, le nombre de cadres et de chefs d'entreprise est 2,5 fois plus élevé que celui des ouvriers et employés réunis dans le 6<sup>e</sup> (2,5) alors qu'il est deux fois inférieur dans le 19<sup>e</sup> (0,5).

En moyenne parisienne, on compte autant de cadres et de chefs d'entreprise que d'employés et ouvriers réunis (1,0). Cet indicateur, qui peut s'assimiler à un niveau de gentrification de la structure socioprofessionnelle, est deux fois moins élevé en banlieue (0,5) et dix fois moins en province (0,1) qu'à Paris. Son augmentation est plus rapide dans la capitale, signe d'un processus de gentrification qui se poursuit, malgré une présence déjà importante des catégories socioprofession-

**ÉVOLUTION 1990-99 DU RAPPORT  
ENTRE CADRES ET EMPLOYÉS-OUVRIERS  
(évolution de la "gentrification" entre 1990-99)**



■ + 40 % ou plus ■ + 10 % à + 20 %  
■ + 30 % à + 40 % ■ 0 % à + 10 %  
■ + 20 % à + 30 % ■ diminution  
Source : recensement de la population 1990 et 1999 (Insee)

Doc. Apur

nelles aisées à Paris. Les quartiers parisiens les plus fortement touchés par ce recul des ouvriers et employés au profit des cadres et chefs d'entreprise sont surtout situés dans le centre de la capitale autour du Faubourg Montmartre, des Portes Saint-Martin et Saint-Denis, dans l'ensemble du 11<sup>e</sup>, ou, plus en périphérie, autour des Batignolles, du Père Lachaise, à Bercy, ou encore dans la Plaine Clignancourt.

**RÉSIDENCE DES OUVRIERS ET EMPLOYÉS TRAVAILLANT À PARIS.** La prédominance des catégories socioprofessionnelles les plus aisées renvoie en grande partie à la structure des emplois qu'offre la capitale : sept parisiens sur dix possèdent un emploi l'exercent à Paris. Pour autant, la structure des 1,13 millions d'emplois recensés à Paris n'épouse pas tout à fait celles des actifs qui y résident. Si l'on trouve presque autant d'actifs parisiens cadres que d'emplois de cadres à Paris, à l'inverse, de plus grands décalages s'observent pour les employés, ouvriers et professions intermédiaires. Pour ces trois catégories, le nombre d'emplois proposés est deux fois supérieur au nombre de Parisiens ayant ces qualifications. Ceci signifie que n'habite pas à Paris la majorité des employés et ouvriers qui y travaillent, contrairement aux cadres.

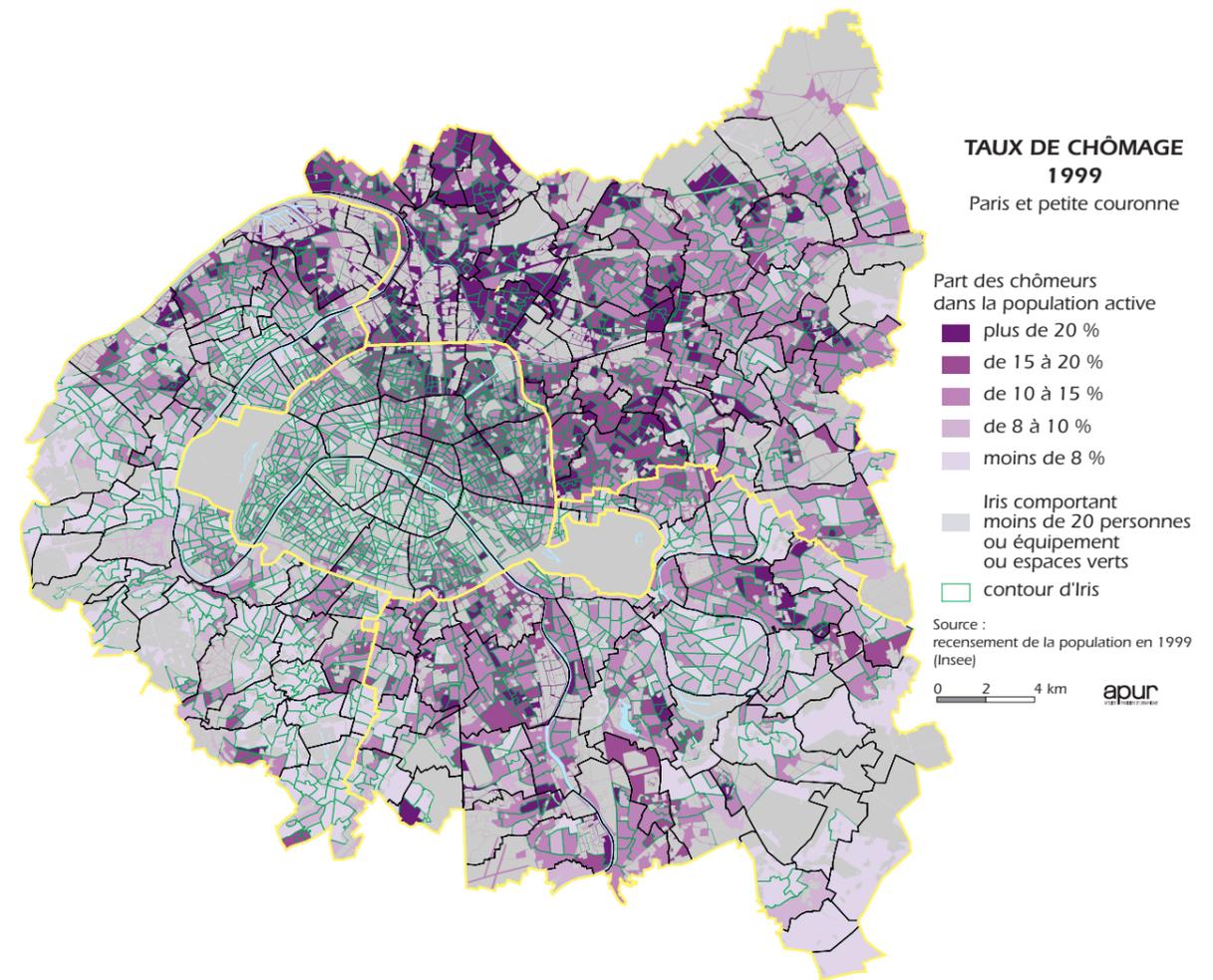
Ce mécanisme sélectif s'est renforcé entre 1990 et 1999. Alors que la baisse des emplois les moins qualifiés à Paris semble avoir eu une répercussion directe sur le nombre d'employés et d'ouvriers résidant dans la capitale, la stagnation des emplois de cadres ou de professions intermédiaires n'a pas empêché une nette augmentation des actifs de ces ca-

tégories vivant à Paris. De ce fait, à Paris, entre 60 % et 72 % des emplois d'ouvriers et d'employés <sup>12</sup> sont exercés par des personnes qui n'habitent pas la capitale. Ce chiffre ne dépasse pas 45 % pour les artisans, commerçants, chefs d'entreprise, professions libérales, cadres de la fonction publique, professions intellectuelles supérieures et artistiques.

**PLUS D'UN ACTIF PARISIEN SUR DIX AU CHÔMAGE.** L'ampleur et la vitesse du phénomène de gentrification à Paris ne doit pas masquer le fait que l'emploi précaire y atteint le niveau départemental le plus élevé d'Ile-de-France, et que la capitale compte la part de foyers touchant le RMI la plus élevée de la région après la Seine-Saint-Denis, tout comme le taux de chômage enregistré en 1999 <sup>13</sup>. Pour cette année, celui-ci se situe au-dessus de celui mesuré en région, mais reste inférieur à la moyenne nationale. Paradoxalement pour la capitale, cœur du pôle économique le plus important de France, cette situation s'accompagne d'un nombre d'emplois proposés (1,6 millions) nettement supérieur au nombre d'actifs qui y résident (1,1 millions). Cette contradiction trouve sa source dans la

structure des emplois parisiens et ses évolutions eu égard aux caractéristiques des actifs parisiens. L'emploi salarié précaire est un peu plus important à Paris qu'en région (13,2 % contre 12,6 %), ce qui implique des périodes de recherche d'emploi plus fréquentes mais pas forcément plus longues.

Mais, surtout, toute une frange de la population active parisienne a été touchée de plein fouet par la désindustrialisation de Paris et de la Petite Couronne. En particulier, on note des taux de chômage particulièrement élevés pour les techniciens (11 %), contremaîtres (15 %) et ouvriers qualifiés parisiens (25 %) en comparaison des moyennes régionales et nationales. À cela s'ajoute une durée de chômage plus longue pour les personnes de plus de 50 ans qui semble la conséquence d'évolutions trop rapides de l'emploi parisien par rapport à la qualification et au type d'activité de ces personnes. Ces difficultés générales trouvent leur transcription géographique par une concentration du chômage dans le nord est de la capitale (10<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>, et 20<sup>e</sup>), là où se trouvent les catégories socioprofessionnelles les plus fragilisées par l'évolution de l'emploi dans le cœur de l'agglomération parisienne.



**TAUX DE CHÔMAGE  
1999  
Paris et petite couronne**

- plus de 20 %
- de 15 à 20 %
- de 10 à 15 %
- de 8 à 10 %
- moins de 8 %
- Iris comportant moins de 20 personnes ou équipement ou espaces verts
- contour d'iris

Source : recensement de la population en 1999 (Insee)

0 2 4 km apur

UN FOYER PARISIEN SUR SEPT À BAS REVENUS. Paris est le département français où le revenu imposable par foyer (24 000 euros en 1999) est le plus fort. On y compte aussi une part de foyers imposables parmi les plus élevées, 67 %. Mais cette moyenne cache des disparités très importantes et qui semblent s'accroître : les revenus moyens des foyers fiscaux des 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> étaient 3,3 inférieurs aux moyennes du 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> en 1998 et 3,7 en 1999. Cette disparité territoriale souligne une situation plus complexe que la moyenne globale du revenu imposable ne pourrait le laisser entendre. Ainsi, au sein même de la région, la capitale connaît une proportion significative de foyers à bas revenus, puisque la CAF estime qu'un ménage sur sept est en situation de pauvreté monétaire, ce qui place Paris en deuxième place en Ile-de-France (un sur dix) après la Seine-Saint-Denis (un foyer sur cinq). Eu égard à la structure des ménages parisiens, les deux tiers des foyers à bas revenus vivant dans la capitale sont composés de personnes seules (la moitié en petite couronne). Mais ce qui ressort surtout de l'examen approfondi des statistiques de la CAF est la plus grande fragilité des familles à Paris : un couple sur treize avec un ou deux enfants, un couple sur sept avec au moins trois enfants et une famille monoparentale sur quatre ont des revenus considérés comme faibles, soit à chaque fois une précarité plus grande que celle mesurée en moyenne en ban-

lieue. Encore ces chiffres ne tiennent pas compte du coût de la vie (et surtout du logement) beaucoup plus fort à Paris...

DES ÉTRANGERS EN DIFFICULTÉ SOCIOÉCONOMIQUE. Paris concentre une grande partie des catégories socioprofessionnelles supérieures recensées sur le territoire national. À ce titre, pour les Français comme pour les étrangers, la part des cadres et professions intellectuelles supérieures dépasse largement les moyennes nationales et un peu moins nettement les moyennes régionales. Mais les étrangers, qui regroupent un Parisien sur sept, sont particulièrement touchés par le chômage et la précarité de l'emploi et financière par rapport à l'ensemble des Parisiens. Plus de quatre ouvriers parisiens et deux employés parisiens sur dix sont étrangers, alors que leur part dans l'ensemble des actifs n'est que de 15 %.

On constate par ailleurs, qu'à niveau de diplôme égal, les étrangers, et particulièrement ceux issus de pays n'appartenant pas à l'Union Européenne, accèdent moins souvent à des emplois aussi qualifiés que leurs homologues français. Ces conclusions vont dans le même sens en ce qui concerne le chômage (25 % pour les étrangers non communautaires, 10 % pour les Français de naissance) ou la précarité de l'emploi (respectivement 23 % et 15 %). Enfin, une présence plus forte de familles avec enfants accentue souvent une fragilité financière liée à leur situation socioprofessionnelle.

Cet article a été rédigé à partir des études de l'Apur par Marc Esponda.

- 1.10,500 ha avec les bois de Vincennes et de Boulogne
2. Un troisième paramètre existe, mais compte peu dans l'évolution totale de la population parisienne : la population hors ménage qui représente à peine plus de 2 % des parisiens (mais parfois plus à des niveaux très localisés)
3. En marge de ces constats, il faut préciser qu'à chaque période intercensitaire, les effectifs de logements ont augmenté. Paradoxe, le nombre de ménages (i.e. de logements occupés) n'a pas augmenté au même rythme voire a diminué entre 1982 et 1990. Deux explications : le surplus de logements recensés ne correspond pas qu'à un apport net de construction mais aussi à la croissance du parc non occupé de façon permanente (logements vacants ou occasionnels, résidences secondaires). Celui-ci a tendance à progresser, ce qui diminue d'autant la part des logements occupés. Par ailleurs, il correspond en partie à un meilleur repérage du nombre de logements lors de la collecte du recensement.
4. La taille des logements, dont les évolutions peuvent être plus spécifiques localement, pourrait aussi jouer sur la taille des ménages. Mais si elle s'agrandit, à Paris comme ailleurs, c'est au bénéfice de l'accroissement de l'espace de vie de chacun (augmentation du nombre moyen de pièces par personnes) et non pour accueillir au sein d'un même logement plus de personnes.
5. stabilité des quotients migratoires et des taux de fécondité, progression sur le rythme national des quotients de mortalité

- et maintien de la baisse tendancielle de la taille moyenne des ménages.
6. L'Apur a mené ce travail prospectif en collaboration avec le CRIDUP (Centre de Recherche de l'Institut de Démographie de Paris-Panthéon Sorbonne)
  7. Même si, dans le détail, on observe, comme dans la région et en France, une légère progression du nombre de personnes âgées de 70 à 79 ans ou de 85 ans ou plus.
  8. Mais il cache des situations disparates (jeunes adultes, actifs étrangers, personnes âgées...) et occulte les dimensions familiales autres que recensées dans le logement (personnes divorcées, couples non cohabitants, étudiants à charge de leurs parents...).
  9. Là, aussi sans préjuger des liens familiaux existant hors le logement.
  10. Avec toutefois à Paris un peu plus de familles monoparentales et moins de couples sans ou avec un seul enfant, toutes choses égales par ailleurs.
  11. 14 % des cadres en France habitent Paris, 17 % y travaillent.
  12. Une exception notable : Les personnels des services directs aux particuliers (concierges, employés de ménage) dont la nature du travail fait que leur lieu de travail est lié à leur lieu de résidence : 40 % d'entre eux « seulement » n'habitent pas la capitale.
  13. Au sens du recensement, c'est-à-dire la part des personnes actives ayant déclaré rechercher un emploi.

# LE PARC DE LOGEMENTS PARISIENS

UN HABITAT COLLECTIF ANCIEN ET PETIT

La quasi-totalité des 1,323 million de logements parisiens se trouvent en immeubles collectifs, au sens du recensement. Ces logements collectifs sont, pour 70 % d'entre eux, placés sous le régime de copropriété. Seuls trois logements sur dix ressortent du régime de propriété unique et six d'entre eux sur dix appartiennent à des collectivités publiques ou à des organismes sociaux. La monopropriété, du fait d'investisseurs institutionnels ou de particuliers, est de moins en moins fréquente et baisse au profit du développement de la copropriété.

Les immeubles collectifs, au nombre de 91 000 en 1999, comprennent en moyenne 14 logements et un peu plus de cinq étages. Ces caractéristiques, ajoutées à une continuité du bâti très répandue sur l'ensemble du territoire parisien, expliquent la densité de population élevée de la capitale.

Héritage de l'histoire de l'urbanisation de la capitale, le parc ancien – achevé avant 1949 – regroupe deux tiers des logements parisiens (63 %) et jusqu'à neuf sur dix dans le centre de Paris (36 % en moyenne régionale). Les logements achevés après 1949 ne représentent qu'un tiers du parc, particulièrement concentrés dans les 13<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements (57 % des constructions de l'après-guerre), les plus récemment urbanisés. Après un pic entre 1968 et 1982 (15 500 unités par an), le nombre de logements livrés a nettement diminué entre 1982 et 1990, 5 100 unités par an, en raison de l'instauration de nouvelles règles d'urbanisme en 1977 et d'une conjoncture économique défavorable. Il est reparti à la hausse entre 1990 et 1999, avec 6 400 livraisons par an. Ces deux dernières périodes ont vu la montée de la part de la construction sociale, entre 42 % et 53 %, alors qu'elle ne dépassait pas 26 % auparavant.

UNE MAJORITÉ DE PETITS LOGEMENTS. L'ancienneté importante du parc n'est pas sans conséquence sur sa morphologie. Les petits logements, d'une ou deux pièces, sont prépondérants. Ils représentent à eux seuls 58 % du parc (34 % en moyenne régionale). Cette proportion ne tombe jamais en deçà

de 45 %, les plus faibles valeurs étant atteintes à l'Ouest, et dépasse souvent 65 % dans les quartiers du centre et du nord de la capitale, marqués par un habitat de type faubourien.

Les logements de trois ou quatre pièces regroupent un tiers du parc. Ils sont plus présents (40 % ou plus) dans les quartiers est et sud de la capitale. Les logements de cinq pièces et plus sont rares à Paris (106 000 unités, soit 8 % du parc, 19 % en région). Marginaux dans les quartiers du Nord et de l'Est parisiens, ils représentent au moins un dixième du parc des 6<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements et jusqu'à un cinquième du parc des 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements.

Les constructions récentes ont peu contribué à changer cette situation. Elles représentent, en effet, une part minoritaire du parc et sont constituées pour moitié de logements d'une et deux pièces. Néanmoins, ce chiffre varie selon le financement, surtout entre 1990 et 1999, avec 38 % de la production HLM composée de petits logements contre 54 % dans le non-HLM, la proportion de grands logements étant à peu près identique.

LA « NON-OCCUPATION »

Le poids relatif des logements non occupés de façon permanente<sup>1</sup> est plus élevé dans la capitale (un sur six) qu'en banlieue (un sur dix) et particulièrement fort dans le centre et l'Ouest parisiens. Cette « non-occupation » concerne plus nettement le parc privé que HLM. Cela traduit de plus grandes possibilités d'utilisation alternative des logements dans le privé par rapport au parc social, beaucoup plus réglementé à ce sujet. Des trois composantes de cette « non-occupation permanente » des logements, la vacance est, de loin, la plus importante.

En 1999, la capitale comptait 136 500 vacants, soit 10,3 % du parc de logements à Paris. Ce niveau est fréquent dans les grandes villes françaises. C'est une augmentation assez importante par rapport à 1990 (+ 18 000), plus marquée dans les arrondissements les moins touchés par ce phénomène en 1990<sup>2</sup>.

Les studios et les deux-pièces sont plus souvent vacants que les autres, 12 % contre 8 % pour les logements de

trois pièces et plus (les petits logements changent plus souvent d'occupants, ce qui implique un nombre de périodes de vacance entre deux locataires plus important). S'ajoute l'effet de l'ancienneté, voire de la vétusté du logement. Ainsi la vacance touche 12 % des logements achevés avant 1915, contre seulement 6 % de ceux construits après 1975. Le cumul de ces deux effets donne, par exemple, un taux de vacance de près de 18 % pour les studios les plus anciens.

Mais ces taux de vacance par segments de parc ne sont pas plus forts que dans les départements voisins de la capitale. Toutes choses égales par ailleurs, la vacance n'est pas plus forte à Paris qu'ailleurs, c'est surtout la structure du parc qui entraîne un taux global de vacance élevé. De ce fait, la vacance est particulièrement forte dans le centre de Paris, là où se trouve le parc privé ancien et de petite taille, alors qu'elle est plus faible dans les arrondissements périphériques de l'Est où

les logements sont plus récents, plus vastes et souvent sociaux.

La vacance est un phénomène diffus : plus de neuf logements vacants sur dix se situent dans un immeuble occupé au moins à moitié. Les raisons de la vacance sont multiples : inoccupation correspondant à des délais de vente ou de relocation ; empêchement de l'occupation des logements en raison de travaux ou de problèmes juridiques ; attente de propriétaires pour commodités personnelles et progression de la copropriété, qui entraîne une gestion peut-être moins « professionnelle » du parc. L'ensemble de ces caractéristiques rend la vacance difficile à repérer et à régler.

Logements occasionnels et résidences secondaires regroupent un peu moins de 6 % du parc de logements parisiens. Définis par des usages différents<sup>3</sup>, ils se situent d'abord dans les arrondissements du centre et de l'Ouest, sont plus petits que la moyenne parisienne et ressortent exclusivement du

parc privé. Ce type de logements correspond en fait à une pratique alternative du logement et draine une population, certes intermittente, évaluable à au moins 75 000 personnes – autant que de logements de ce type recensés en 1999.

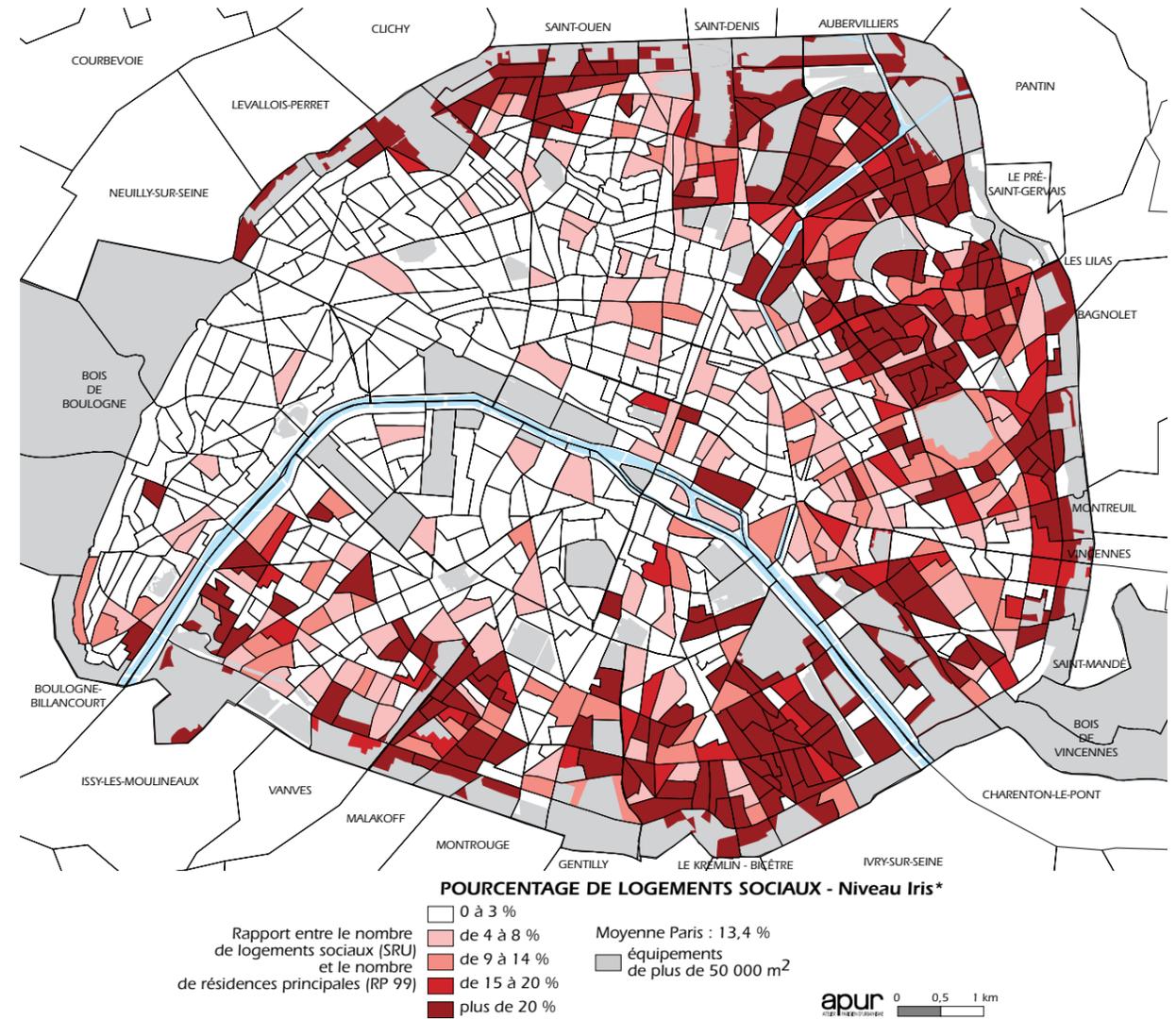
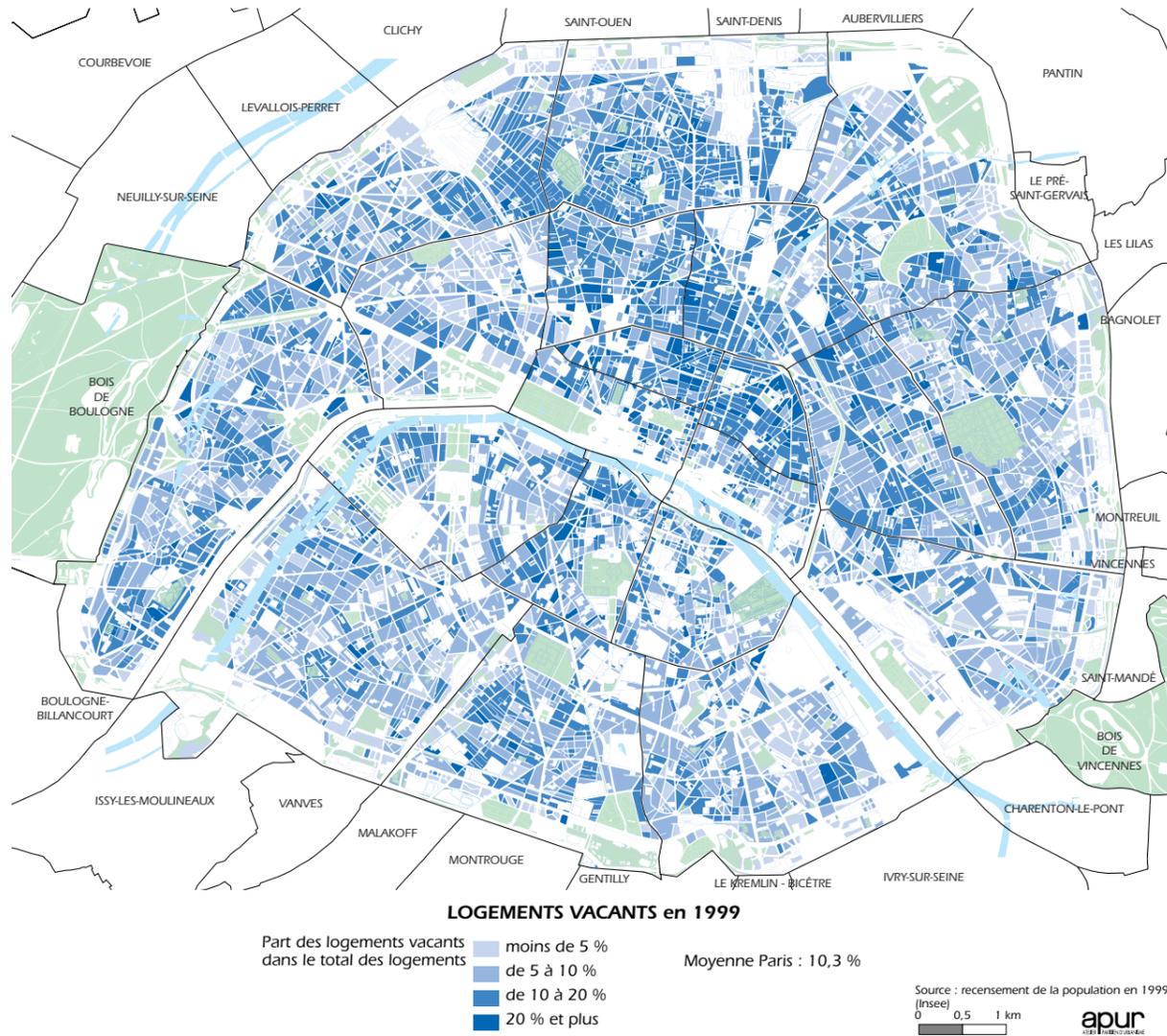
#### INCONFORT ET INSALUBRITÉ

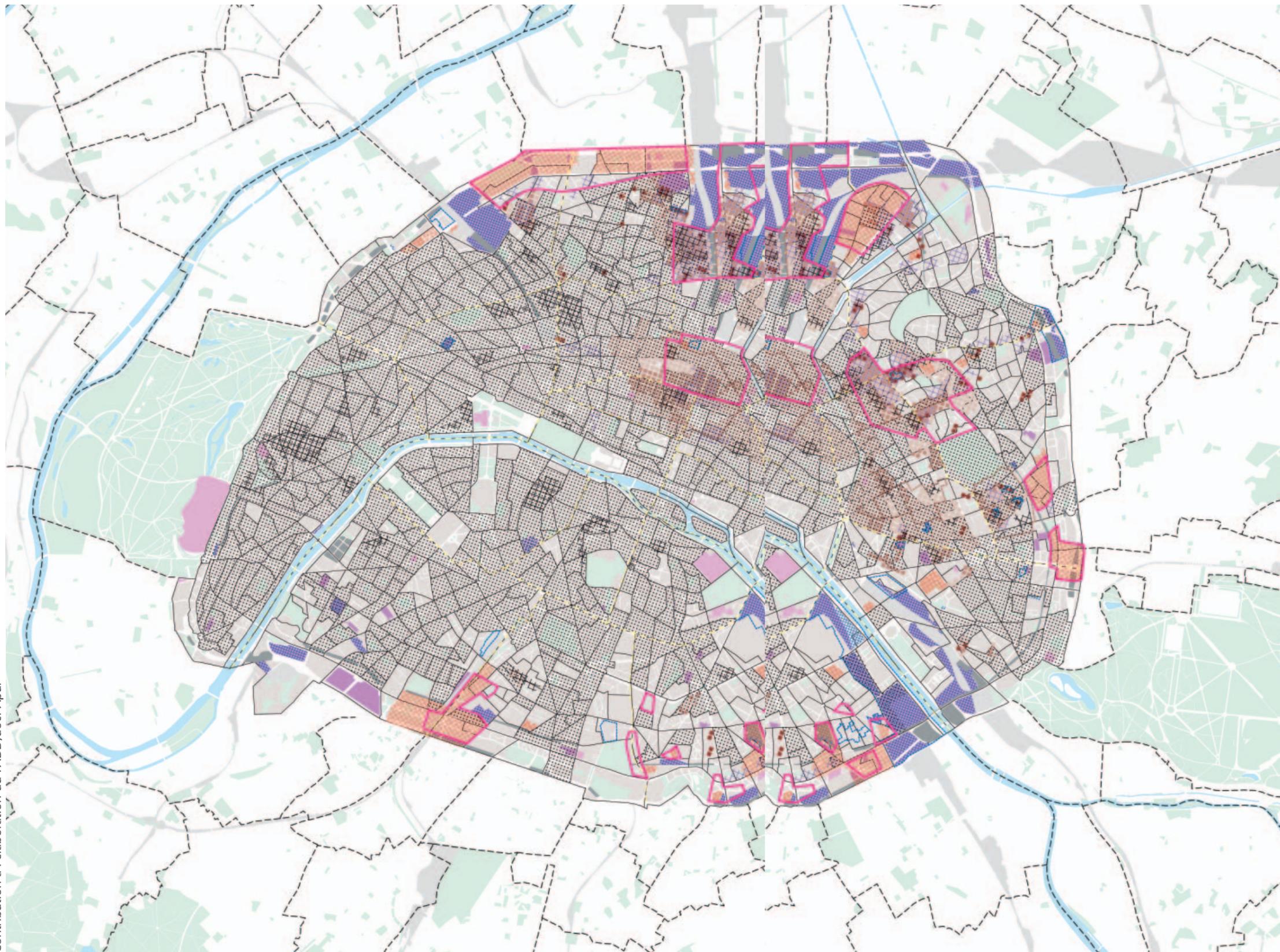
UN LOGEMENT SUR DIX SANS TOILETTES OU SALLE DE BAINS. En 1999,

144 000 logements, soit 11 % du parc, sont encore dépourvus de WC intérieurs ou de salle de bains. Le niveau élevé de ce chiffre se relie à l'importance du nombre de logements petits et anciens. Leur structure ne permet pas toujours l'installation simultanée de ces deux éléments de confort. Mais la demande locative étant très importante, ces logements trouvent preneurs sans trop de difficulté et procurent ainsi un revenu sans investissement notable.

Cependant, l'évolution récente a confirmé la diminution rapide de l'inconfort ; les maxima atteints en 1999 – autour de 17 % dans les 2<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> arrondissements – sont inférieurs à la moyenne parisienne de 1990 (18 %). Cette baisse continue s'explique, entre autres, par la transformation ou la démolition de petits logements, par l'investissement des propriétaires, parfois avec l'appui des pouvoirs publics, renforcé dans le cadre des nombreuses Opah<sup>4</sup> qui ont eu cours à Paris depuis la fin des années 1980, et par la disparition rapide des chambres d'hôtel meublées ou des chambres de bonne.

Cette évolution favorable ne doit pas faire oublier que plus de 150 000 personnes vivent dans ces logements sans WC intérieurs ou salle de bains. Mais la disparition continue de logements non encore aux normes nécessite peut-être de prendre en compte d'autres éléments, comme les moyens de chauffage – 60 % des logements parisiens ne sont pas





- Renforcer le droit d'habiter Paris et assurer le renouvellement urbain**
- Poursuivre l'action dans les périmètres opérationnels existants**
- Opah
  - ZAC, DUP...
  - Secteurs "politique de la ville" et GPRU
- Améliorer la situation du parc de logements privés améliorer le confort par la réhabilitation**
- présence forte de logements inconfortables dans le parc de logements anciens (de 20 à 25 % des résidences principales)
  - présence très forte de logements inconfortables dans le parc de logements anciens (plus de 25 % des résidences principales)
  - reconstruire les logements dégradés et insalubres, assurer le desserrement des logements suroccupés
  - réaménager les chambres indépendantes et les hôtels meublés
- Agir en faveur du parc de logements sociaux**
- restructurer les territoires marqués par les grands ensembles de logements sociaux
  - renforcer la part du logement social
- Assurer le renouvellement urbain**
- réaliser des opérations mixtes d'aménagement
  - rationaliser ou reconvertir certaines emprises ou certains services publics
  - redéfinir le programme de certains grands équipements
  - requalifier certaines infrastructures

connectés à un réseau de chauffage central –, ou encore la présence d'ascenseur en immeuble collectif – 38 % des immeubles de cinq étages ou plus en sont dépourvus. De même, le gain d'espace de vie par personne progresse nettement moins vite à Paris qu'en France : quand, en 1962, et dans les deux cas, la moyenne était d'environ une pièce par personne, elle atteint, en 1999, 1,36 à Paris et 1,61 en France.

ENCORE PRÈS DE 800 IMMEUBLES INSALUBRES. L'inconfort des logements est un phénomène très diffus mais qui se concentre parfois sur des immeubles qui cumulent, outre le manque d'éléments sanitaires, des difficultés quant à la vétusté, l'insalubrité ou le risque d'intoxication par le plomb. Ces immeubles, estimés à 750, sont localisés pour la quasi-totalité dans les 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements.

Cette persistance d'un nombre important d'immeubles en extrême difficulté, malgré l'action publique par l'intervention foncière ou l'incitation à la réhabilitation, s'explique, dans le premier cas, par la lourdeur des procédures et, dans le second, par le principe même de l'incitation. Ce dernier ne suffit pas à corriger une gestion patrimoniale parfois spéculative de certains propriétaires, bailleurs ou marchands de biens, ou à enclencher une action concertée de copropriétaires aux revenus très modestes.

#### UN PARC EN MAJORITÉ PRIVÉ ET LOCATIF

À Paris, 83 % des résidences principales ressortent du parc privé, le reste appartenant au

parc HLM. La propriété occupante ne concerne que trois ménages sur dix, alors que d'autres statuts sont plus implantés dans la capitale qu'ailleurs, comme la location en meublé (5 %) ou l'occupation du logement à titre gratuit (7 %) <sup>5</sup>.

FAIBLE PROGRESSION DE LA PROPRIÉTÉ OCCUPANTE. Les ménages parisiens, propriétaires du logement qu'ils occupent, sont au nombre de 329 000 en 1999, soit trois ménages sur dix, nettement moins que dans le reste de la région ou qu'en France (cinq sur dix). Pareillement, la progression de la propriété occupante est plus faible à Paris (+0,7 % entre 1990 et 1999) qu'ailleurs. Les raisons de cette moindre propension des ménages parisiens à être propriétaires sont liées au coût des logements parisiens <sup>6</sup> et à la composition du parc de logements, en majorité de petits logements en général moins souvent occupés par leurs propriétaires que les autres. De plus, à taille de logement égale (au-dessus de deux pièces), les ménages parisiens sont moins souvent propriétaires qu'ailleurs.

Ceux d'entre eux ayant acquis leur logement disposent de plus d'espace (à la fois en taille de logement et nombre de pièces par personne) et de confort que les autres Parisiens, malgré la prépondérance des logements anciens. Ces ména-

ges propriétaires représentent au moins le tiers des ménages dans l'ouest de la capitale (6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements). En revanche, leur poids relatif ne dépasse pas le quart des ménages dans les 13<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements, de par une forte présence du locatif HLM, ainsi que dans le 1<sup>er</sup> arrondissement, dominé par le locatif privé.

ACCÉLÉRATION DE LA BAISSÉ DE LA LOCATION PRIVÉE. La location dans le privé reste le statut d'occupation le plus répandu à Paris avec 464 000 ménages concernés, soit 42 % de l'ensemble (25 % en Ile-de-France). Cette prépondérance trouve sa source dans la structure du parc, dominée par les petits logements, plus souvent loués que les autres, et marquée par une frange importante du parc constituée d'immeubles encore sous régime de propriété unique (en net déclin), destinés à la location. Entre 1990 et 1999, le nombre de ménages locataires du secteur privé s'est réduit de 50 000, faisant passer leur poids dans l'ensemble des ménages de 47 % en 1990 à 42 % en 1999. Cette évolution prolonge un mouvement perceptible lors des recensements précédents. Elle s'accompagne, entre 1990 et 1999, d'une meilleure prise en compte du parc HLM et d'une augmentation apparente du nombre de logements loués meublés. Les traits du parc locatif privé accentuent les caractéristiques du parc immobilier de la capitale avec une dominante de petits logements, les deux tiers ayant moins de trois pièces, plus inconfortables qu'en moyenne. Ce parc est dominant dans tous les arrondissements du centre de la capitale situés en rive droite (entre 44 % et 53 %).

« LOI DE 1948 » ET LOCATION EN MEUBLÉ. Le parc locatif régi par la loi de 1948, inclus dans l'ensemble de la location privée dans les statistiques du recensement, constitue un segment du parc locatif privé spécifique puisque bénéficiant de loyers très bas, et hébergeant, de ce fait, une population très souvent modeste. En 1996, le quart des ménages à bas revenus de la capitale y résidait. À cette même date, le nombre de logements de cette catégorie n'atteignait plus que 54 000 unités et avait été divisé par deux depuis 1988, sous l'effet de sortie du dispositif par départ des locataires en place ou de travaux de mise aux normes.

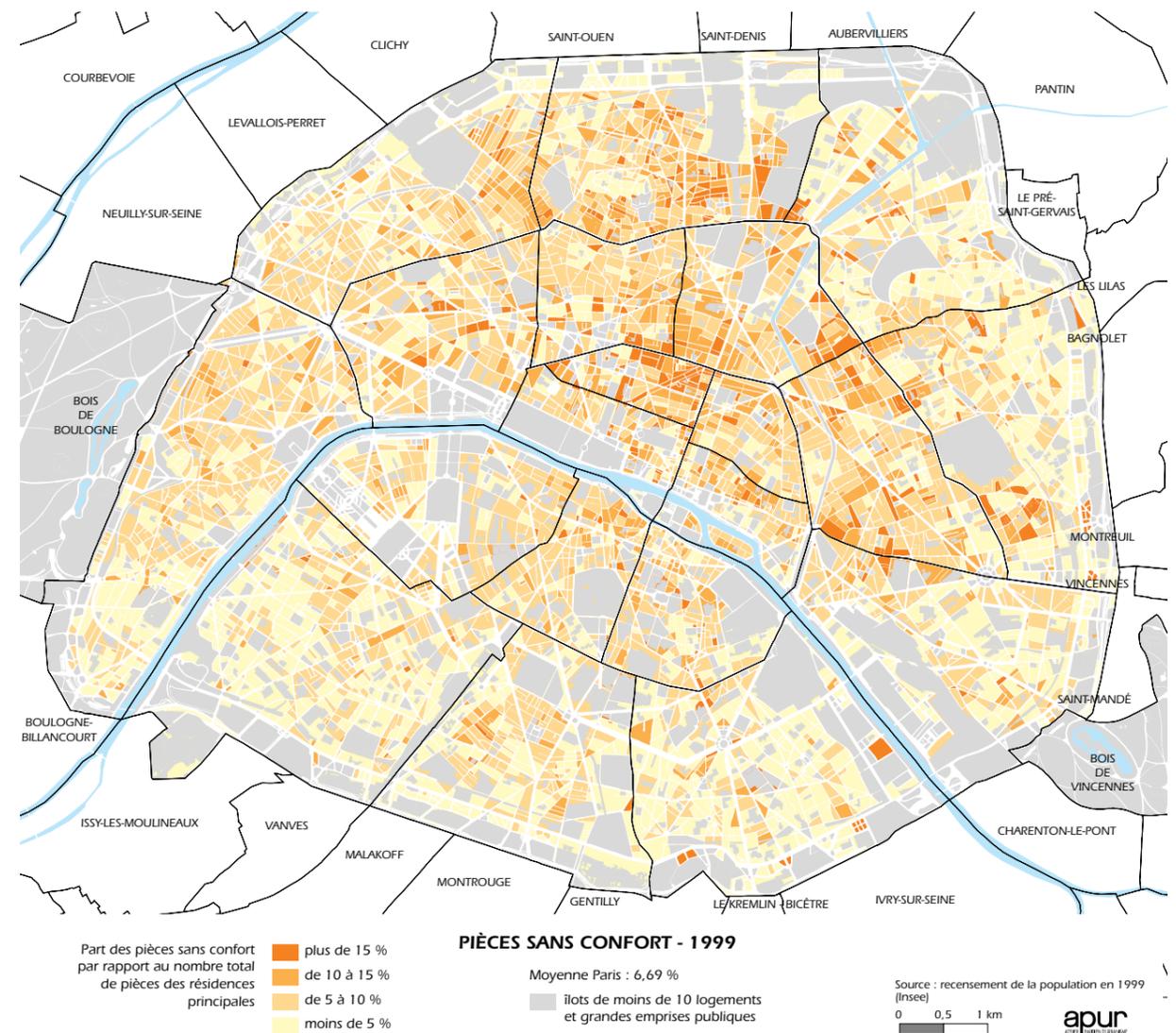
La location en meublé au sens du recensement (4,6 % à Paris, 2,3 % en région) regroupe deux cas de figure bien différents : la location en chambre d'hôtel meublée à la journée ou au mois, mode d'hébergement répandu à Paris (11<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements essentiellement) et dans certaines communes limitrophes du nord et de l'est de la capitale. Ce parc, très inconfortable, se compose surtout de petits logements en situation de suroccupation par des ménages souvent modestes. Il connaît un déclin inexorable sous l'effet de démolitions ou de changements de destination (en logements ordinaires ou hôtels de tourisme). De 28 000 chambres en 1982, le

contingent n'est plus que de 8 500 unités en 1999, soit à peine 1 % de l'ensemble des logements occupés. L'autre cas de figure est constitué des 43 000 logements loués meublés à l'année (4 % du parc total). Il s'agit le plus souvent de petits appartements et de chambres de bonne souvent consacrés à l'accueil de jeunes célibataires. Il correspond aussi à un parc moins confortable que la moyenne. Contrairement aux évolutions lors des recensements précédents, ce parc s'est accru sensiblement (+ 14 000 unités) entre 1990 et 1999.

UN MARCHÉ DU LOGEMENT EXTRÊMEMENT TENDU ET VALORISÉ. Quatre ménages parisiens sur dix vivent dans un logement locatif privé. La grande mobilité des Parisiens s'accommode assez bien de la souplesse d'entrée et de sortie qu'offre ce parc. On note, en 1999, que seuls 43 % des Parisiens habitaient le même logement en 1990 (contre 47 %

en banlieue). Plus encore, un logement parisien sur cinq a changé d'occupant entre 1998 et 1999 ; un sur sept seulement en banlieue. Cette mobilité, inscrite dans un parcours résidentiel, professionnel et familial, crée des tensions sur le marché parisien du logement. Le taux de vacance par segments de parc y est plutôt inférieur à la moyenne régionale et laisse peu de marge de manœuvre. Le volume de demandeurs de logements sociaux (100 000 en 2001) n'est qu'un des indicateurs qui souligne le poids considérable de la demande des Parisiens ou de ceux qui veulent s'installer à Paris.

Cette tension influe sur la formation des loyers parisiens qui, au 1<sup>er</sup> janvier 2001, se montaient (hors charges) à 13,60 euros le mètre carré, à comparer à la fourchette de 6 à 7 euros le mètre carré que l'on peut trouver dans des villes centres comme Lyon, Bordeaux, Toulouse, Rennes, Strasbourg ou Lille. En proche banlieue, cette fourchette se



rapproche des prix de la capitale avec des prix moyens compris entre 10 et 12 euros le mètre carré. Le prix au mètre carré des logements dépend de plusieurs facteurs : leur surface (plus un logement est petit, plus son loyer au mètre carré est élevé), l'ancienneté d'occupation (le loyer pour un nouvel occupant est en moyenne 25 % plus élevé que pour quelqu'un en place depuis six ans) et, bien sûr, le confort et la localisation de l'appartement. La géographie des prix des loyers reprend des regroupements déjà observés : les plus élevés étant enregistrés dans les 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements, les plus faibles dans les 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements. L'écart de loyer varie de 18 % à 36 % selon le type d'appartement.

Ces différences spatiales se retrouvent dans la hiérarchie des prix de vente des logements. Ceux-ci sont plus vo-

latils que les loyers<sup>7</sup> et les différences sont plus marquées entre arrondissements : les prix dans le 7<sup>e</sup> arrondissement sont plus de deux fois supérieurs à ceux mesurés dans le 19<sup>e</sup>. Le prix de vente au mètre carré atteint une moyenne de 3 424 euros au troisième trimestre 2002. Il connaît une hausse continue depuis 1997, même s'il n'atteint pas le sommet de la bulle spéculative de la période 1987-1991. Cette croissance des prix se localise d'abord dans le centre de la capitale (du 1<sup>er</sup> au 8<sup>e</sup> arrondissement), mais concerne aussi les 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> arrondissements où a pu être perçu un fort mouvement de gentrification.

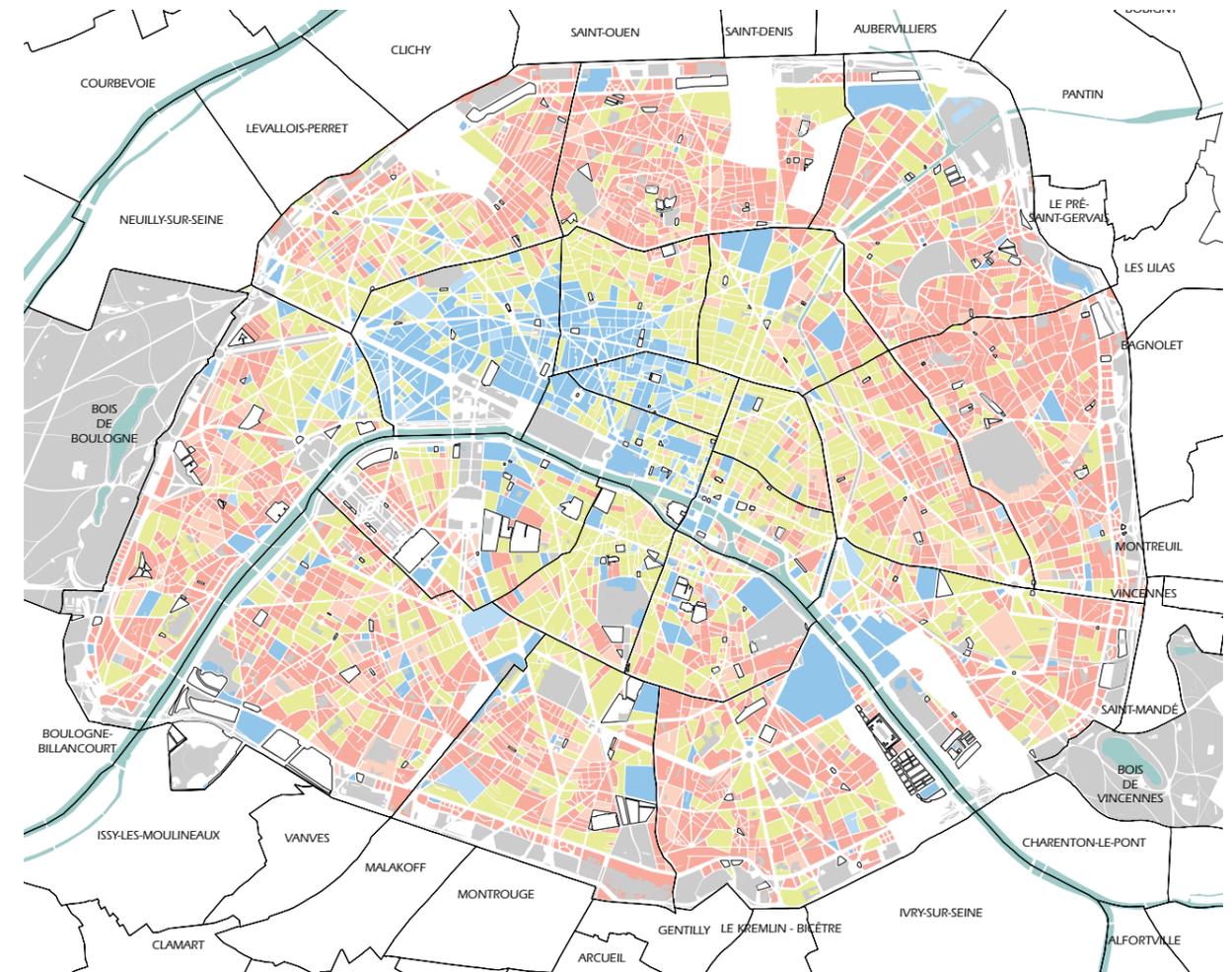
Plus généralement, un tel niveau de prix des logements parisiens pose la question de la rentabilité de l'investissement locatif dans la capitale. En effet, le seuil de loyer « rentable » devenant très élevé, il est envisageable qu'une fraction de plus en plus importante des ménages aille s'orienter, si elle en a les moyens, vers l'achat de son logement, ce qui, à terme, contribuera à restreindre l'offre locative privée et, par là même, l'accession de ménages plus modestes à un logement à Paris.

### UN MÉNAGE SUR SIX EN LOCATION HLM

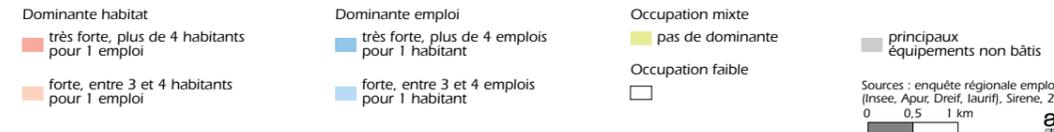
UNE PROGRESSION CONTINUE DE LA LOCATION EN HLM. Les ménages logés dans le secteur HLM sont au nombre total de 185 000 en 1999<sup>8</sup>, soit près de 17 % de l'ensemble des ménages parisiens (23 % en région). Le tiers du parc HLM correspond essentiellement aux logements de type HBM, construits entre les deux guerres, sur des terrains gagnés sur les anciennes fortifications ; les deux derniers tiers ont été construits après la Seconde Guerre mondiale.

La croissance progressive de la location en HLM s'explique essentiellement par l'effet de la construction neuve (25 % de la production entre 1949 et 1982, 49 % depuis 1982)<sup>9</sup>. Cependant, la dernière décennie a vu s'installer une baisse en effectifs du nombre de logements sociaux produits (2 970 entre 1995 et 2000, contre 4 610 entre 1983 et 1988), eu égard au tarissement des ressources foncières et à la réduction des préemptions en opération ou dans le diffus. Pour répondre aux objectifs de la loi SRU, la production annuelle envisagée de 3 400 logements sociaux par an pourrait s'orienter, outre la programmation classique, vers le conventionnement en Prêt Locatif Social (PLS), le conventionnement d'immeubles locatifs privés occupés et le logement social étudiant.

Étant donné l'âge récent du parc HLM, les ménages qui y vivent bénéficient de logements généralement confortables et un peu plus grands que la moyenne. Mais une occupation plus familiale des logements HLM entraîne un nombre de pièces disponibles par personne similaire à celui rencontré dans le locatif privé (1,25) et inférieur à la moyenne pari-



### OCCUPATION DOMINANTE HABITAT - EMPLOI

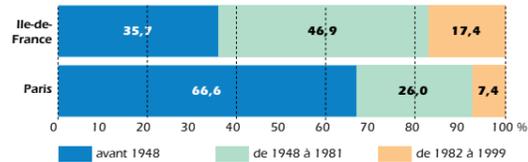


sienne (1,36). Géographiquement, la part des ménages logés en HLM est forte dans les arrondissements périphériques de l'Est parisien. Ceux-ci ont accueilli la majeure partie de la construction sociale de par les possibilités foncières qui s'y offraient, tant au niveau des surfaces que des prix. Ainsi, cette part dépasse-t-elle le tiers des ménages dans les 13<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements.

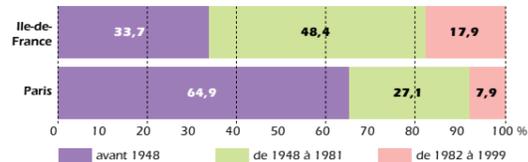
DES DEMANDEURS DE LOGEMENTS SOCIAUX TRÈS NOMBREUX. En 2001, la Ville de Paris a dénombré 100 000 ménages désireux d'obtenir ou de changer de logement social dans la capitale. Il est frappant de constater que Paris, qui regroupe 18 % des logements sociaux de la région, attire 34 % de la de-

mande. Ce déséquilibre rend un peu plus difficile la gestion de la demande. En effet, 85 % des demandeurs sont parisiens et 15 % sont déjà locataires dans le parc social de la capitale. Parmi les Parisiens postulant à l'accession à un logement social, on observe de façon croissante la progression de familles monoparentales, de personnes seules, mais également de ménages à bas revenus. La diminution du parc social de fait (logements sous régime de la loi de 1948, chambres d'hôtel meublées et logements sans confort) n'est sans doute pas étrangère à l'accroissement de ce type de demande, au détriment de l'objectif de mixité sociale. En effet, les ménages les plus aisés sont ceux qui renouvellent le moins leur demande quand elle n'aboutit pas au bout d'un an.

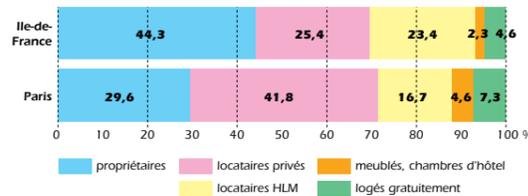
Répartition des logements selon leur date d'achèvement à Paris et en Ile-de-France, en 1999



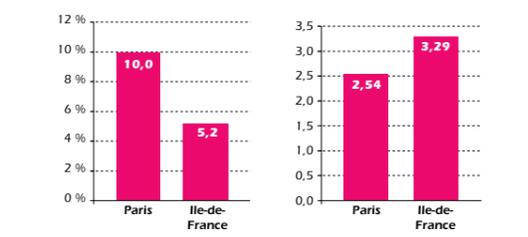
Répartition des résidences principales selon leur date d'achèvement à Paris et en Ile-de-France, en 1999



Statut d'occupation des logements à Paris et en Ile-de-France, en 1999



Part des logements inconfortables à Paris et en Ile-de-France, en 1999



**HABITAT  
ET GÉOGRAPHIE  
SOCIO-  
DÉMOGRAPHIQUE**

Le parc de logements parisien possède donc une structure très particulière, fruit de son urbanisation ancienne dont la géographie rend compte du développement concentrique. L'implantation des différents segments de parc<sup>10</sup>, définis selon l'âge et la taille des logements, leur confort et le statut d'occupation, reprend les grands traits des espaces démographiques et sociaux de la capitale et l'opposition classique centre/périphérie et Nord-Est/Ouest.

À segment de parc égal, les logements parisiens abritent des structures familiales très proches de celles que l'on peut rencontrer en banlieue ou au-delà. Néanmoins, chacun de ces segments possède des spécificités quant au profil des ménages qu'on y rencontre, même si le parc locatif privé, confortable, accueille au minimum un ménage sur trois, quelle que soit sa configuration familiale. Le parc social héberge le quart des familles avec enfant(s). Ainsi, une famille monoparentale sur trois et près d'un couple avec enfant(s) sur quatre bénéficient d'un logement HLM, alors que ce parc n'accueille qu'un ménage parisien sur six. À l'inverse, ces ménages familiaux sont plutôt sous-représentés dans le parc privé le plus inconfortable ou précaire, même si 12 000 d'entre eux y résident (sur un total de 275 000). De leur côté, les personnes seules occupent nettement plus souvent que les autres des logements locatifs privés sans confort ou des chambres en hôtel meublées, en lien direct avec la taille souvent restreinte de ces appartements. Les couples sans enfant sont les seuls à être surreprésentés parmi les propriétaires occupants. Ces spécificités, parfois très marquées, traduisent des parcours résidentiels et familiaux dépendant de situations socio-économiques confrontées à la forte tension régnant sur le marché parisien du logement.

LOGEMENT PRIVÉ SANS CONFORT ET POPULATIONS ÉCONOMI-  
QUEMENT FRAGILES. La majeure partie des ménages vivent

dans un logement locatif privé. Cette proportion n'est jamais inférieure à 35 %, selon la catégorie socioprofessionnelle, et atteint jusqu'à 50 % pour les cadres d'entreprise. Le parc social accueille le quart des chefs de ménage ouvriers et employés parisiens. S'ajoute un autre quart vivant dans le parc locatif privé sans confort, les chambres d'hôtels meublées ou encore hébergé à titre gratuit. En revanche, ces deux grands segments de parc, dans lesquels vivent donc la moitié des ouvriers et employés parisiens, n'accueillent qu'un chef de ménage cadre, artisan, commerçant ou chef d'entreprise sur cinq.

À l'inverse, dans un cas sur trois, ces catégories socio-professionnelles les plus aisées sont propriétaires du logement qu'elles occupent (un cas sur sept pour les employés et ouvriers). De ce point de vue, l'écart s'accroît puisqu'on note une hausse de la propriété occupante pour les chefs de ménage cadres, artisans, commerçants ou chefs d'entreprise, tandis que fléchit la part des chefs de ménage employés et ouvriers, propriétaires de leur logement.

De la même façon, le taux de chômage mesuré parmi les chefs de ménage vivant en logement locatif privé sans confort ou en chambre meublée (autour de 20 %) est trois fois supérieur à celui mesuré pour les propriétaires de leur logement (à peu près 7 %). Les locataires en HLM se situent à un niveau intermédiaire de 13 %, contre 11 % dans le locatif privé avec confort et en moyenne parisienne. De plus, cet écart, défavorable à cette population vivant dans les meublés ou les logements sans confort, s'est accru lors du mouvement général de croissance du chômage entre 1990 et 1999.

Plus encore que dans le HLM, la population des logements privés les plus vétustes ou précaires semble donc souffrir des difficultés socio-économiques qui touchent la capitale. Ce constat renvoie à la nette surreprésentation des ouvriers (et, par là même, des étrangers non communautaires) dans ces logements pour lesquels le marché parisien de l'emploi est de moins en moins pourvoyeur.

Cet article a été rédigé à partir des études de l'Apur par Marc Esponda.

1. logements vacants et occasionnels, résidences secondaires
2. Elle est en partie la conséquence de la rectification à la baisse par l'Insee du nombre de logements occasionnels entre 1990 et 1999 (- 25 000).
3. Les logements occasionnels sont ceux occupés une partie de l'année pour des raisons professionnelles. Les résidences secondaires sont occupées une partie de l'année pour mes loisirs, week-end et vacances.
4. Opah : Opération programmée de l'habitat.
5. mis à disposition par la famille ou l'employeur.
6. La plupart (64,5 %) des chefs de ménages propriétaires à Paris ont 50 ans ou plus (58,9 % dans le reste de la région, 63,0 % en moyenne en France métropolitaine), âge où le

- capital constitué permet un achat à Paris.
7. Contrairement aux loyers, le prix des logements n'est pas encadré par la loi.
8. pour un parc total (logements occupés, vacants et occasionnels, résidences secondaires) de 210.000 unités. Un décompte différent, celui correspondant à la loi SRU, donne un total de 154.000 logements
9. Mais aussi de par l'amélioration de la mesure du parc HLM, notamment entre 1990 et 1999.
10. Mais il est malaisé d'en suivre l'évolution étant donnée la hausse difficilement interprétable du nombre de logements sociaux.

**ÉLÉMENTS  
POUR UN PLAN  
D'AMÉNAGEMENT  
ET  
DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**

**LA LUTTE  
CONTRE  
LES DISPARITÉS  
SOCIALES**

L'examen des cartes de la répartition de la population parisienne en fonction des catégories socioprofessionnelles, de l'emploi et du logement fait apparaître d'importants contrastes entre les quartiers. Ces disparités se sont développées notamment à partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'industrialisation rapide de la ville. La qualité du logement est alors devenue très dépendante des revenus de ses occupants. Les disparités se sont encore accentuées à partir des années 1950, avec l'engagement d'un vaste mouvement de rénovation urbaine. La résorption de l'habitat dégradé allait de pair avec la désindustrialisation, cédant la place à des ensembles d'habitat social ou intermédiaire dont les enclaves parfois considérables devaient marquer de manière durable le paysage et la vie de certains secteurs.

Aujourd'hui, on compte près d'un millier d'immeubles insalubres, plus de 100 000 demandes de logement et 15 000 demandeurs parisiens habitant un logement trop exigü qui, pour des raisons diverses, ne peuvent bénéficier de l'allocation logement. En outre, les logements insalubres, les logements sociaux et les équipements pour les plus démunis restent principalement cantonnés dans les mêmes quartiers, généralement les plus pauvres

en activités et en investissements valorisants.

La Ville a engagé un ensemble d'actions concertées pour favoriser une augmentation du nombre de logements sociaux et remédier aux déséquilibres. Ces actions ont plusieurs objectifs. Le premier est d'accroître le parc de logements sociaux dans les arrondissements du centre et de l'ouest de la capitale, au travers de la future réglementation urbaine, tout en assurant une meilleure répartition de l'offre. Le second est de lutter activement contre l'insalubrité et l'habitat indigne, d'améliorer l'habitat inconfortable, de mobiliser les logements durablement vacants, enfin d'augmenter le nombre de logements adaptés en direction des populations les plus fragilisées : étudiants, personnes à mobilité réduite, handicapées et/ou âgées, personnes malades, travailleurs migrants. Par ailleurs, les constructeurs sont dorénavant incités à se concerter avec la Ville de Paris pour la mise au point des projets immobiliers dans les quartiers les plus démunis en logements sociaux. Ces programmes pourraient en prévoir 25 % par opération. À terme, la totalité de ces mesures devrait favoriser une plus grande mixité sur l'ensemble du territoire parisien et un développement sensible de la construction sociale dans Paris.

# ENTRE-SOI OU MIXITÉ SOCIALE?

MICHEL PINÇON ET MONIQUE PINÇON-CHARLOT

La mixité dans la ville se décline en fonction des caractéristiques sociales de la population résidante. Mais aussi selon les activités qui s'y exercent. Pour un espace donné, les ménages qui y font leurs courses, les actifs saisis sur leur lieu de travail, les familles en quête de loisirs, les touristes en visite, les élèves et étudiants, tous participent à la construction d'une conjoncture urbaine.

Dès le début de la planification urbaine la mixité est apparue comme la solution aux tensions qui naîtraient d'une ségrégation sociale jugée néfaste. Mais les praticiens de l'urbanisme et les élus, les mouvements associatifs et la presse, tout en ayant tendance à sous-estimer la complexité de la configuration des éléments de la vie urbaine (résidence, mais aussi travail, loisirs, etc.) dans l'analyse des processus ségrégatifs, ont aussi ignoré que la ségrégation avait son complément, l'agrégation. Les deux processus, ségrégatifs et agrégatifs, sont liés. Chacun cherche son semblable dans son voisinage, ses relations, ses amitiés, du moins dès qu'il en a concrètement la possibilité.

Selon leurs positions sociales, les citadins ne disposent pas des mêmes ressources, principalement économiques, mais aussi relationnelles (capital social), ou culturelles (capacité acquise à s'orienter dans les dispositions législatives et réglementaires). Ils sont inégalement armés pour intervenir dans le processus au terme duquel ils disposeront d'un logement.

LA GRANDE  
BOURGEOISIE  
À LA RECHERCHE  
DE L'ENTRE-SOI.

La grande bourgeoisie, disposant des ressources les plus élevées, présente une sorte de situation expérimentale

dans laquelle le facteur économique est en grande partie neutralisé. Au moins par hypothèse, on peut supposer que les choix résidentiels dans ce milieu social répondent à d'autres contraintes qu'à celles s'exprimant dans les prix du marché. C'est l'une des raisons de notre intérêt pour les classes sociales les plus aisées et les beaux quartiers parisiens.

Certes, il y a des cadres supérieurs dans tous les arrondissements de Paris. Mais on sait que cette catégorie est hétérogène, puisqu'on y trouve des enseignants du secondaire et des PDG. Quant aux patrons de l'industrie et du commerce, ils sont eux aussi divers, même si on ne retient que les patrons des entreprises de plus de dix salariés. Prenant en compte l'existence des cercles, nous avons construit des données originales à partir des annuaires de ces institutions. Elles sont sociologiquement remarquables dans la mesure où le recrutement de ces clubs est géré par une cooptation rigoureuse, fondée sur des critères exclusivement sociaux. Autant, sinon plus que le niveau de fortune, les richesses culturelle et surtout sociale sont décisives dans la sélection par les pairs. Sont cooptés en fait, dans les cercles les plus sélectifs (Jockey Club, Interallié, Cercle du Bois de Boulogne, Polo de Paris...), les individus qui appartiennent déjà au milieu par leur naissance au sein d'une famille, parfois noble, le plus souvent bourgeoise, dont le nom est la garantie de l'appartenance à une lignée des plus honorables.

Or les membres de ces cercles résident dans un espace très limité: les 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements, le nord du 16<sup>e</sup> et le sud du 17<sup>e</sup>. Cette aire résidentielle étroite ne s'étend en banlieue qu'à Neuilly et dans quelques villes très typées de l'Ouest chic (entre le bois de Boulogne et Saint-Germain-en-Laye, en passant par Le Vésinet). De plus, il en fut toujours ainsi depuis l'existence de ces institutions dont l'origine remonte à la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, à cette réserve près que les quartiers et les villes d'élection ont varié au fil du temps, selon une progression constante vers l'ouest.

Vivre entre soi, avec ses semblables, à l'abri des promiscuités, est une règle d'or pour cette haute bourgeoisie. Souhait pour lequel elle consent à payer les prix immobiliers les plus élevés du marché. Dans ce milieu social, la question de la reproduction est essentielle: transmettre aux générations suivantes la position dominante et les capitaux qui la fondent est une exigence incontournable, sauf à déchoir. La recherche de l'entre-soi est un objectif primordial pour éviter les mésalliances en éloignant les jeunes de la tentation de fréquentations douteuses. Mais, plus profondé-



Photo : Apur.

Vue du quai de Valmy, le long du canal Saint-Martin le jour d'un repas de quartier, au mois de mai 2002.

ment, ce goût pour son semblable renvoie à la construction sociale de la personne. Les goûts, les manières, les préférences de tous ordres sont liés aux apprentissages sociaux, particulièrement cohérents, explicites et efficaces dans un univers où l'affirmation de l'identité passe par de nombreux codes sociaux incorporés mais clairement perçus et identifiés par les membres du clan.

Cet entre-soi est relatif. Les statistiques montrent que l'homogénéité sociale n'est véritablement réalisée qu'à des échelles très modestes, celles de l'îlot, voire de l'immeuble. Au niveau du quartier ou de l'arrondissement, la mixité est la règle. Ainsi, dans le 16<sup>e</sup>, le recensement de 1999 comptait 11 % d'artisans, commerçants et chefs d'entreprise, 44 % de cadres et des professions intellectuelles supérieures et 17 % de professions intermédiaires<sup>1</sup>. Les employés et les ouvriers, ensemble, représentaient encore plus du quart (28 %) de la population active. La surreprésentation des cadres moyens et supérieurs n'est pas très forte par rapport à la moyenne parisienne qui est de 58,5 % (au lieu de 61 % pour le 16<sup>e</sup>). On est surpris de constater qu'une certaine mixité se maintient dans le 63<sup>e</sup> quartier, celui de la Porte Dauphine, considéré comme très huppé. Les employés et les ouvriers représentent encore 29,5 % des actifs qui y résident, entre l'avenue Henri-Martin et l'avenue Raymond-Poincaré. Une partie de ces travailleurs modestes est au service des familles bourgeoises.

La grande bourgeoisie ne peut contrôler suffisamment l'espace où elle vit pour être assurée d'un entre-soi rigoureux. Elle s'est donc doté de cercles pour les adultes et de rallies pour les adolescents, institutions où elle assure, par la méthode de la cooptation, une homogénéité sociale rigoureuse<sup>2</sup>.

On trouve dans l'histoire de la localisation des beaux quartiers une autre démonstration de cette volonté de tenir à l'écart les autres groupes sociaux. Grâce à l'existence des annuaires des cercles du Gotha depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, on constate l'abandon par la grande bourgeoisie de certains quartiers et son installation dans d'autres selon une logique de conquête de l'Ouest. En 1869, 10 % des membres du cercle du Bois de Boulogne habitent le 9<sup>e</sup> arrondissement, et plus de 50 % sont dans le 8<sup>e</sup>. Il y en aurait eu certainement beaucoup plus dans le 9<sup>e</sup> quelques décennies plus tôt, si le cercle avait déjà existé, au moment de la splendeur du quartier de la Nouvelle Athènes. Mais le 9<sup>e</sup> arrondissement est devenu celui des sièges sociaux des compagnies bancaires. En 1880 presque la moitié des sièges des sociétés cotées en bourse est située dans cet arrondissement. De sorte que les membres du cercle du Bois de Boulogne fuient le 9<sup>e</sup> pour le 8<sup>e</sup>, puis, celui-ci étant à son tour investi par les sociétés, pour le 16<sup>e</sup>, pour le sud du 17<sup>e</sup> et enfin pour Neuilly<sup>3</sup>.

Attirés par le prestige de quartiers habités et fréquentés par l'élite sociale, les sièges sociaux s'installent en fonc-

tion des opportunités immobilières et foncières, à l'occasion de successions par exemple. Ils bénéficient ainsi d'une sorte de griffe spatiale, créée par les familles de la bourgeoisie et de la noblesse. Mais cette arrivée de bureaux et d'ateliers renverse, au profit de catégories moyennes ou même populaires, la composition sociale du quartier. Sur les Grands Boulevards ou sur les Champs-Élysées, à la pause de midi, les trottoirs sont envahis par les employées et les midinettes, ce néologisme, apparu vers 1880, ayant été formé par la contraction de midi et de dinette. Suivent des équipements commerciaux destinés à ce public (restauration rapide), et souvent aussi des équipements de loisir (cinémas). Un membre du Traveller's Club, sis au 25 des Champs-Élysées, dans l'ancien hôtel particulier de la Païva, l'un des seuls subsistants sur l'avenue, se plaint amèrement de cette localisation qui lui fait côtoyer une « faune » qui, en fin de semaine ou pendant les périodes touristiques les plus chargées, rend, de son point de vue, l'avenue « infréquentable ».

Ainsi la mixité des fonctions, en induisant un renforcement de la mixité sociale du quartier, a fait fuir nombre de familles qui sont allées chercher ailleurs un habitat sociologiquement moins trouble. Il y a aujourd'hui moins de 40 000 habitants dans le 8<sup>e</sup> arrondissement pour plus de 200 000 emplois.

EXISTE-T-IL  
UN ENTRE-SOI  
POPULAIRE ?

Retrouver dans son environnement résidentiel ses façons d'être et ses préférences est aussi un

facteur de regroupement dans les catégories populaires. Les gestionnaires des cités de logement social le savent bien, qui ont depuis longtemps constaté des processus ségrégatifs à l'intérieur même du parc HLM. Dans une étude sur un grand ensemble de la banlieue de Nantes, le Sillon de Bretagne, on a pu constater en 1982 le regroupement progressif des familles immigrées dans la tour centrale de l'immeuble, alors que les catégories moyennes se retrouvaient ensemble dans l'une des ailes de l'immense bâtiment de 900 logements<sup>4</sup>. D'une étude ancienne du parc HLM dans l'agglomération de Paris, il ressortait que les ségrégations sociales constatables dans l'ensemble du parc de logements, au recensement de 1968, se reproduisaient à l'intérieur même du parc aidé. Ainsi, les rares logements sociaux des quartiers aisés étaient habités par des catégories supérieures, alors que les logements des arrondissements périphériques de l'Est parisien abritaient une population modeste. Tout se passait donc comme si les familles tendaient plus à conforter l'homogénéité résidentielle que la mixité<sup>5</sup>. Des résultats d'autant plus troublants que les logements considérés ne sont pas choisis, les familles étant placées devant l'alternative de l'acceptation ou du refus de la proposition qui leur est faite.

Si bien que leur agrégation est imparfaite. Il importe toutefois, là encore, d'introduire, comme pour la grande bourgeoisie, des éléments complémentaires. Les exemples de quartiers comme la Goutte-d'Or ou le quartier chinois du 13<sup>e</sup> arrondissement mettent en évidence l'importance de la dimension ethnique. Dans les deux cas, la mixité sociale est relativement importante : on trouve de nombreux commerces, et donc des petits patrons. De plus ces zones couvrent une aire de chalandise bien plus large que le seul quartier. La Goutte-d'Or, comme le quartier chinois, reçoivent la visite du personnel des ambassades concernées, à la recherche de produits difficilement trouvables ailleurs. Une population d'origine française est également attirée par l'exotisme des lieux et des produits. Il y a donc une hétérogénéité sociale des foules qui arpentent les trottoirs de ces quartiers. Mais, au-delà de cette diversité, l'homogénéité communautaire, même relative, traduit bien cette recherche de l'entre-soi, y compris dans des milieux populaires. Aussi, pour traiter plus efficacement de la mixité, il serait nécessaire de disposer de statistiques croisant catégories socioprofessionnelles et nationalités. Or celles-ci, constituant une « donnée sensible » du recensement, ne seront publiées qu'à des échelons géographiques élevés, autant dire sans grand intérêt pour aborder la mixité.

Actuellement la mairie de Paris pousse assez loin le volontarisme dans le souci de promouvoir la mixité sociale. Des immeubles ont été préemptés dans les beaux quartiers de l'Ouest, et dans le centre même de la capitale. Loger des familles populaires à proximité de l'avenue Victor-Hugo a des allures de provocation sociale, au moins pour les habitants de ce quartier. Pour les grands bourgeois du nord du 16<sup>e</sup> arrondissement, dont l'entre-soi serait menacé, mais aussi pour les familles populaires appelées à être relogées dans cet environnement pour le moins exotique à leurs yeux, cette brutale négation de la distance sociale ne peut qu'être durement ressentie. Surtout il n'est pas certain qu'un tel déracinement soit profitable pour des familles modestes plongées dans un milieu étranger, confrontées à des équipements commerciaux et scolaires, à une ambiance de la rue qui ne leur correspond pas et qui leur rappellerait constamment leur position dominée.

Il peut toutefois y avoir des effets positifs. On a pu observer, à Neuilly, le paternalisme des familles grandes bourgeoises envers les enfants des gardiens d'immeuble et des personnels de service travaillant et habitant dans le quartier. Des trajectoires scolaires atypiques ne sont peut-être pas à exclure, ces enfants ayant en permanence sous les yeux les modèles de comportement attendus par l'école. Ils bénéficient comme leurs condisciples mieux nés des contributions matérielles (informatique) ou symboliques (conférences des parents sur les carrières et les filières) qui pourront constituer

un environnement stimulant. Mais une telle confrontation est aussi porteuse d'un renforcement de l'intériorisation des chances objectives et donc de renoncements devant l'ampleur des handicaps à franchir. Dans un cas comme dans l'autre, le coût psychologique de ce qui constitue un drame quotidien, en l'occurrence l'expérimentation permanente de la position dominée de la famille d'origine, représente un traumatisme social difficile à apprécier, mais réel. Il n'est donc pas simple de cohabiter avec des gens qui ont vécu des expériences très différentes, dans des sociétés ou des milieux sociaux ne partageant pas les valeurs, les croyances et les idéaux de ceux où l'on a grandi et vécu.

Il semble que dans les classes moyennes il en aille autrement, du fait de l'ambiguïté de leur position intermédiaire dans la société.

LA MIXITÉ  
SOCIALE OU LE  
RÉSIDENTIELLEMENT  
CORRECT.

Les dispositions des classes moyennes intellectuelles (enseignants, techniciens, travailleurs sociaux) les portent à

rechercher une certaine mixité sociale avec des catégories populaires. Autant habiter les quartiers chics ne leur viendrait pas à l'esprit, autant ces catégories, au moins avant que leurs enfants n'aient atteint l'âge scolaire, cultivent le « résidentiellement » correct, comme on dit le politiquement correct, en recherchant un habitat qui ne soit pas trop homogène socialement et où les classes populaires soient présentes de façon significative.

Les origines des membres de ces classes moyennes sont souvent modestes et une certaine solidarité avec ces origines peut ainsi s'exprimer. Il y a une sorte d'injonction morale à refuser la ségrégation sociale, tout ce qui pourrait ressembler à une sorte de racisme de classe qui se fonde sur des engagements politiques, syndicaux ou associatifs. Si bien que les choix personnels se traduisent aussi par des engagements collectifs : la Goutte-d'Or voit plus de cent associations intervenir sur son territoire, dont une trentaine ont leur siège dans le quartier. Et, de plus, ces quartiers populaires offrent de belles opportunités immobilières.

Cette dynamique permet de comprendre le processus de gentrification<sup>6</sup> à l'œuvre dans de nombreux quartiers de Paris, autrefois populaires. Il en est ainsi dans l'ancien Faubourg Saint-Antoine. Ce quartier de petites entreprises, d'artisans et d'ouvriers se consacrant à la fabrication de meubles ou à celle de machines et d'outillages de précision, a vu s'étioler et presque disparaître le tissu d'ateliers qui y constituait l'essentiel de l'activité. La libération de ces espaces a constitué autant d'opportunités immobilières pour de jeunes artistes qui s'y installèrent pour y vivre et pour y travailler. Leur présence est encore sensible aujourd'hui. En

1999 les journées portes ouvertes organisées par deux associations, Le Génie de la Bastille et Artistes à la Bastille, donnaient les adresses de 120 ateliers attendant amateurs et collectionneurs.

Toutefois le succès du quartier, devenu un lieu important de la vie nocturne, les effets de la politique de rééquilibrage de Paris vers l'Est, avec la construction de l'Opéra, ont modifié la composition sociale de la population résidente et celle des activités. Entre 1982 et 1999, alors que la population active du quartier Sainte-Marguerite (entre la rue de Charonne et la rue du Faubourg-Saint-Antoine) augmentait de 5 %, celle des cadres supérieurs a plus que doublé (+111 %) tandis que celle des ouvriers diminuait de moitié (52 %). Après quelques décennies de gentrification, ce quartier, qui fut l'un des plus populaires de Paris, chanté par Bruant, compte plus de 7 000 cadres supérieurs pour moins de 2 000 ouvriers. Le quartier prolétarien devient branché et Jean-Paul Gaultier peut y installer son siège social et ses ateliers, Jean-Michel Wilmotte y implanter ses bureaux et des salons d'exposition.

Dans le 8<sup>e</sup> arrondissement l'arrivée des bureaux et des industries du luxe a provoqué l'exode des familles bourgeoises. Dans le faubourg Saint-Antoine le départ des ateliers d'ébénisterie et de petite métallurgie a provoqué l'exode des ouvriers qui y travaillaient et y logeaient. Des processus semblables, parfois à peine ébauchés, sont à l'œuvre vers Ménilmontant, à Belleville, et même dans le quartier de la Goutte-d'Or : l'arrivée d'activités nouvelles entraîne un renouvellement « par le haut », de la population active au lieu de travail et des familles résidentes. La mixité sociale semble toujours comporter le risque de conduire à l'éviction des plus faibles, de ceux dont la modestie des ressources ne leur permet pas d'affronter avec succès les dures lois du marché immobilier.

#### UNE QUESTION D'ÉCHELLE.

La loi de l'offre et de la demande du marché immobilier conduit aux processus d'agrégation et de ségrégation : les riches habitent à côté des riches et les pauvres à côté des pauvres. Les logements sociaux modèrent les effets discriminatoires du marché et constituent un élément favorable au maintien de la diversité sociale dans Paris intra-muros. Mais le poids des logements aidés est très variable selon les arrondissements. La carte de leur répartition dessine un croissant parfait, ouvert vers l'ouest où ils sont absents, et confortablement rebondi dans les arrondissements de l'est<sup>7</sup>. Si on peut se poser la question du bien-fondé de l'implantation de logements sociaux dans les quartiers très résidentiels, il reste que le parc aidé est essentiel au maintien d'une diversité sociale dans Paris. Les cartes établies par l'Apur sont éclair-

rantes : celles donnant la répartition des chefs d'entreprise et cadres et professions libérales, et des employés et ouvriers, se superposent parfaitement à celle de la structure de l'habitat. Les quartiers où dominent les employés et ouvriers sont ceux où l'on trouve plus de 50 % de logements HLM<sup>8</sup>. Résultat sans doute attendu, mais dont les conséquences sont claires : le maintien d'une population modeste à Paris dépend de l'existence d'un parc de logements sociaux. Sans lui le marché aurait déjà eu raison des familles ouvrières et d'employés, voire de cadres moyens. Ainsi, dans le 63<sup>e</sup> quartier (16<sup>e</sup> arrondissement, Porte Dauphine), entre 1982 et 1999 les catégories supérieures passent de 44 % à 55 % de la population active. Dans le 75<sup>e</sup> quartier (19<sup>e</sup> arrondissement, Amérique, à l'est des Buttes Chaumont) ces mêmes catégories passent de 21 % à 29 %. Dans la même période, les employés et ouvriers passent de 42 % à 29 % dans le 63<sup>e</sup> quartier et de 58 % à 45 % dans le 75<sup>e</sup>. L'érosion populaire touche aussi l'est, et les quartiers où les logements sociaux sont nombreux, mais on voit qu'à l'ouest l'embourgeoisement, cette fois le terme n'est pas excessif, se poursuit malgré les taux déjà atteints. Le maintien de familles populaires passe bien par le logement social et donc par l'intervention publique.

Recherche de l'entre-soi d'une part, exacerbation des tensions sociales par le rapprochement spatial, d'autre part, est-ce à dire que la mixité ne saurait être autre chose qu'une vue de l'esprit, propre à donner bonne conscience aux militants, aux élus et aux hauts fonctionnaires en nourrissant leurs discours ? L'exemple de Paris souligne l'importance de l'échelle à laquelle aborder la question de la mixité sociale : est-ce la cage d'escalier, l'immeuble, la rue, le quartier, voire la ville elle-même ?

Paris est une mosaïque de groupe sociaux, d'âges, de langues, d'origines géographiques et ethniques. Ses quartiers communautaires permettent aux promeneurs de faire le tour du monde. Le 13<sup>e</sup> arrondissement abrite l'Asie, Barbès évoque le Maghreb, Château-Rouge emmène en Afrique Noire. Un patchwork d'activités aussi : la rive droite, deux tiers de la superficie totale, symbolise les affaires avec la présence majestueuse de la bourse, la rive gauche, avec le tiers restant de l'espace parisien, tient solidement la culture dans son fief de la Sorbonne. Mais la spécialisation des quartiers reste forte et se renouvelle : la joaillerie est toujours place Vendôme tandis que l'informatique conquiert l'avenue Daumesnil. Aucun de ces quartiers n'est un ghetto. Paris assure un réseau de relations intenses entre eux, d'échanges croisés, incessants. Le métro est l'un des vecteurs principaux de cette communication entre les Parisiens. La ville est suffisamment dense pour pouvoir être parcourue à pied, l'abondance des foules sur les trottoirs en témoigne.

Toutefois l'exclusion des catégories sociales les plus modestes, si elle devait se poursuivre, mettrait à mal cette mixité réalisée à l'échelle de la ville. Ce serait une manière de conforter les rapports de pouvoir et de domination de la société globale. Il serait somme toute sociologiquement fondé que les pauvres soient exclus, aussi, des lieux urbains où se concentrent toutes les formes de richesses. La ville n'est pas seulement un reflet de la société, elle participe à l'existence des rapports sociaux et elle contribue, dans ses formes et dans la distribution des groupes en son sein, à fonder les inégalités et les dominations.

Certes l'intervention publique sur les conditions de logement pourrait avoir plus facilement pour cadre les communes limitrophes de Paris, où les terrains nécessaires sont moins rares, et moins chers. À condition, bien entendu, qu'un accord soit trouvé avec ces communes. Des solutions en ce sens ont déjà été expérimentées. Mais si elles font accéder des familles modestes à un habitat plus confortable et

offrant sous certains rapports de bien meilleures conditions de vie, elles confortent aussi, de manière symbolique, les processus d'exclusion sociale en les éloignant du cœur de l'agglomération. Être relogé en banlieue, pour qui habitait Paris, c'est aussi être déclaré inapte à vivre dans l'espace de la capitale.

Toute inégalité contribue à la structuration en classes de la société et aux processus de reproduction. Il en va ainsi de la ville qui, à travers la place occupée dans l'espace urbain, participe à l'intériorisation des places occupées dans la société. Les rapports de pouvoir se confortent aussi par les assignations à résidence auxquels ils conduisent. Seule, à défaut de changer radicalement un système social générateur d'inégalités, une politique volontariste du logement social pourrait peut-être éviter ce grignotement continu du Paris populaire et sauver la capitale de l'appétit des rongeurs. Mais est-il possible de s'opposer ainsi, durablement, aux forces profondes qui travaillent la ville ?

Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot,  
sociologues,  
directeurs de recherche au CNRS  
(CSU-IRESO)

1. Données du recensement de 1999, Insee, mises en forme et à notre disposition par l'Apur, de même que les autres résultats des recensements utilisés ci-après.

2. Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot, *Dans les beaux quartiers*, Paris, Seuil, « L'épreuve des faits », 1989.

3. Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot, *Quartiers bourgeois, quartiers d'affaires*, Paris, Payot, « Documents », 1992.

4. Michel Pinçon, *Cohabiter. Groupes sociaux et modes de vie dans une cité HLM*, Paris, Plan Construction, « Recherches », 1982. Sur ce thème, voir aussi : Jean-Claude Chamboredon et Madeleine Lemaire, « Proximité spatiale et distance sociale », *Revue française de sociologie*, XI (1), janvier-mars 1970.

5. Michel Pinçon, *les HLM : structure sociale de la population logée*, Paris, Centre de sociologie urbaine, deux volumes, 1976. L'emploi de cet anglicisme n'a pas d'autre but que d'éviter le

terme impropre d'embourgeoisement, les artistes et les enseignants qui viennent peupler les anciens quartiers ouvriers n'étant pas des grands bourgeois.

6. D'après la Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (Dreif), les logements locatifs sociaux représentaient, au 1<sup>er</sup> janvier 1998, 37 % du parc immobilier dans le 20<sup>e</sup> arrondissement et seulement 6,4 % dans le 16<sup>e</sup>, qui est pourtant aussi un arrondissement périphérique. La moyenne se situait à 18,2 % pour l'ensemble de Paris (Enquête parc locatif social [PLS] au 01-01-98, Dreif, Ile-de-France, 1999).

7. Atelier parisien d'urbanisme, *Paris 2001. Analyse économique, sociale et urbaine. Bilan analytique*, Paris, Apur, octobre 2001, p. 17 et 22.

8. Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot, *Paris mosaïque*, Paris, Calmann-Lévy, 2001.



# ÉQUIPEMENTS ET VIE QUOTIDIENNE



Photos : Jérôme Saint-Loubert Bié.



La perception que l'on peut avoir du niveau d'équipement parisien est paradoxale. Il y a tout d'abord ces grands équipements qui concernent la fonction capitale de Paris et qui ne s'adressent pas tant aux Parisiens qu'à la France ou au reste du Monde. Mais, devant cet arrière plan, il y a tous ceux qui ont rapport à la vie quotidienne. Au regard de la population parisienne, ils sont nombreux si on les compare à ceux d'Ile-de-France. En revanche, leur répartition dans Paris n'est pas toujours satisfaisante. Pour quelle population sont-ils prévus? Répondent-ils aux attentes et aux usages? Sont-ils en prise avec les besoins des populations les plus nécessiteuses? Quels critères retenir pour en estimer la nécessité?



# LA VIE QUOTIDIENNE ET SON ENVIRONNEMENT

La presse se fait régulièrement l'écho de certaines difficultés à vivre au quotidien à Paris et pose même parfois la question de savoir s'il ne faut pas désormais quitter la capitale. En réalité, comme les analyses l'ont montré, Paris reste aujourd'hui une ville attrayante. Les enquêtes d'opinion conduites à ce sujet mettent en évidence que la vitalité de la capitale, la richesse de ses équipements, la qualité du paysage de très nombreux quartiers, la présence de la Seine et d'autres espaces publics majeurs, la diversité même de sa population en font un lieu que les habitants apprécient. Cela dit, les dernières données attestent un changement de comportement très sensible, notamment de la part des jeunes actifs et des personnes âgées. Plusieurs indicateurs tendent aussi à montrer que, si Paris devient de plus en plus une ville agréable à visiter, elle est peut-être, dans certains quartiers, une ville de moins en moins facile à vivre au quotidien. Les réactions des habitants sont également nombreuses sur des sujets sensibles comme le bruit, la pollution, la densification des constructions, la qualité de desserte en équipements et la sécurité.

Paris, en effet, n'est pas exempt des difficultés sociales qui caractérisent aujourd'hui les grandes concentrations urbaines, attirant une population fragile, connaissant des problèmes d'emploi et de formation, d'accès aux droits, d'exclusion et de discrimination. Ces phénomènes ont une ampleur à la dimension de la capitale : près de 100 000 demandeurs d'emploi et plus de 45 000 RMIstes en juin 2002, et 30 % des établissements scolaires classés en « réseau d'éducation prioritaire ». Des questions de santé, comme le saturnisme, touchent des populations vivant dans des immeubles insalubres. Des formes de délinquance et des trafics de toute nature se développent dans certains quartiers. Au total, le contrat de ville 2000-2006 a évalué la population exclue, marginalisée ou en grande difficulté sociale à 200 000 personnes, soit 10 % de la population parisienne, essentiellement concentrées dans les arrondissements du Nord et de l'Est. Ce constat appelle plusieurs commentaires.

## LA PERSISTANCE DE SITUATIONS TRÈS PRÉCAIRES

Paris est d'abord touché par la persistance de situations très précaires chez des catégories telles que les jeunes, les femmes seules avec enfant(s), les personnes âgées, même si ces situations ne sont pas spécifiques à la capitale et si, dans certains cas, des améliorations se font jour. Environ 3 400 personnes, des femmes pour la très grande majorité, font ainsi vivre leur famille avec l'« allocation de parent isolé », revenu minimum attribué par la Caisse d'allocations familiales.

Si les franges les plus vulnérables de la population sont concernées par la pauvreté, les difficultés sont en réalité plus profondes. Le chiffre des RMIstes n'a pas connu de reflux significatif ces dernières années ; plus de 20 000 Parisiens, chômeurs de longue durée, sont sortis du système assurantiel « normal » d'indemnisation du chômage et sont soutenus directement par l'État, avec un faible espoir de réinsertion sociale. Ces populations sont surtout des hommes de 35 à 50 ans. Cette particularité est liée à la surreprésentation des populations étrangères parmi les chômeurs et les allocataires du RMI, de l'ordre de 30 %. De fait, les quartiers qui cumulent les situations de pauvreté recouvrent des territoires où la présence de populations étrangères est particulièrement forte (cf. carte taux de chômage) l'expression d'une des caractéristiques fortes de Paris, celle de la diversité des cultures – de la porte d'Ivry à la Goutte-d'Or en passant par le Sentier et le quartier de Belleville ; les populations étrangères sont aussi parmi celles qui cumulent le plus les difficultés.

Paris demeure marqué, enfin, par l'exclusion la plus extrême, celle des personnes qui vivent à la rue. Une enquête de l'Institut national d'études démographiques (Ined), de 1995, avait estimé que leur effectif était de l'ordre de 8 000 personnes. Cette population inclut les personnes régulièrement présentes sur le territoire parisien, mais aussi des personnes récemment arrivées, restées proches des gares et en quête d'un avenir incertain dans la capitale.



Photo : Apur.

Jour de semaine,  
rue de Rennes,

QUARTIERS  
SENSIBLES ET  
"POLITIQUE  
DE LA VILLE"

Afin de recomposer les équilibres sociaux et de revaloriser les quartiers de la capitale touchés par la dégradation et la ségrégation, de multiples domaines d'intervention ont été fixés dans la démarche de la « politique de la ville » engagée conjointement par l'État et la Ville de Paris pour la période 2000-2006 : le développement économique, l'emploi et la formation ; la prévention sociale et la santé ; la prévention de la délinquance, la justice et la sécurité ; la qualité de la vie urbaine et le logement ; l'éducation, la culture, les loisirs et les sports. Les secteurs qui font partie de la géographie prioritaire de la « politique de la ville » présentent tous des problèmes sociaux et un cadre de vie difficile, mais sont divers dans leur sociologie et leur urbanisme.

LES QUARTIERS DES FAUBOURGS. Il s'agit essentiellement des quartiers des faubourgs Saint-Denis et Saint-Martin (10<sup>e</sup> arrondissement), de la Fontaine-au-Roi (11<sup>e</sup>), de la Goutte-d'Or (18<sup>e</sup>) ou encore de Belleville (20<sup>e</sup>), qui ont une situation géographique privilégiée au cœur de la cité mais accueillent, dans un bâti ancien souvent vétuste, des populations qui connaissent des difficultés d'intégration et cumulent les problèmes sociaux. Ces quartiers ont perdu leur rôle d'intégrateurs des nouveaux arrivants et apparaissent davantage aujourd'hui comme des quartiers de relégation.

LES ANCIENS ILOTS INSALUBRES. Recensés au début du XX<sup>e</sup> siècle, ces îlots ont fait, dès le début des années 1960, l'objet d'opérations d'urbanisme radicales qui ont effacé le tissu ancien et sa mixité pour accueillir de nombreux logements sociaux. Du fait de leur caractère monofonctionnel, mais aussi de leur conception, de larges secteurs de Paris, comme la dalle des Olympiades (13<sup>e</sup> arrondissement) ou une partie de la ZAC des Amandiers (20<sup>e</sup>), présentent aujourd'hui des difficultés sociales et urbaines importantes en dépit de leur bonne localisation dans la ville.

DES SECTEURS EN PÉRIPHÉRIE. De vastes secteurs isolés du reste de la ville, formés des HBM des années 1930 jusqu'aux grands ensembles des années 1960, subissent souvent les nuisances des grandes infrastructures. Comme ils sont parfois mal desservis par les transports en commun, leur tissu urbain et leurs caractéristiques sociales engendrent des problématiques souvent semblables aux cités de banlieue.

La situation de ces quartiers sensibles, bénéficiant pourtant pour certains de plus de dix ans d'actions concertées dans le cadre de procédures anciennes, ne s'est pas significativement améliorée. La nouvelle « politique de la

ville », au-delà de son rôle de soutien face aux problèmes sociaux, veut désormais avoir une ambition plus large de réparation du tissu en favorisant un véritable développement économique, social et urbain.

DES ACTIONS  
DÉJÀ ENGAGÉES

La Ville de Paris et les bailleurs sociaux s'engagent aujourd'hui dans des actions nouvelles sur la transformation du cadre bâti et le désenclavement de ces quartiers, dans le cadre d'une meilleure gestion de proximité.

DANS LES QUARTIERS ANCIENS. L'éradication de l'habitat insalubre, dans lequel sont logées de façon indigne les populations les moins intégrées, doit sans aucun doute être une autre priorité. La lutte contre l'insalubrité repose sur un partenariat étroit entre les services de l'État et la municipalité. Elle conduit, en cas de défaillance du propriétaire, à l'expropriation du bien, au relogement de ses occupants dans le parc social et à l'engagement des opérations de réhabilitation ou de démolition-reconstruction nécessaires. Ainsi, à titre d'exemple, les opérations Château-Rouge et Émile-Duployé ont pour objectif de résorber l'habitat insalubre du quartier de la Goutte-d'Or, dans le 18<sup>e</sup> arrondissement. Outre ces actions, d'autres s'imposent dans le village de La Chapelle (18<sup>e</sup> arrondissement) ou encore dans le faubourg du Temple (11<sup>e</sup>).

DANS LES QUARTIERS HÉRITÉS DES GRANDS ENSEMBLES DES ANNÉES 1930 À 1975. Des projets d'aménagement, de restructuration et, le cas échéant, de démolition-reconstruction ont d'ores et déjà été réalisés, comme dans les cités Charles-Hermitte ou Porte-de-Montmartre (18<sup>e</sup> arrondissement). Une autre démarche a consisté à « casser » le caractère monolithique de ces ensembles, en démolissant certains immeubles, et à les ouvrir sur la ville grâce à de nouveaux espaces publics les reliant aux quartiers riverains. Une rue a ainsi été créée dans l'ensemble du 140, rue de Ménilmontant et des reconstructions ont été menées cité Fougères, dans le 20<sup>e</sup> arrondissement. Ces actions doivent être poursuivies pour requalifier ces territoires et recréer la mixité urbaine et les équilibres sociaux indispensables. De nouvelles interventions sont engagées dans cet esprit sur l'îlot Villiot-Rapée, près de la gare de Lyon, dans le 12<sup>e</sup> arrondissement, ou sont sur le point de l'être à grande échelle, cité Michelet, dans le 19<sup>e</sup> arrondissement.

La localisation périphérique d'une grande partie de ces ensembles a été l'occasion de les intégrer dans un projet global plus ambitieux, le Grand Projet de renouvellement urbain (Gpru) de la couronne, susceptible d'apporter des réponses nouvelles et plus fortes en matière d'équipements,

de développement économique et de désenclavement. Le contrat de ville pour la période 2000-2006 s'intéresse également à des territoires recensés comme des microquartiers et à des lieux d'errance qui se trouvent en situation de « décrochage » par rapport à leur environnement immédiat du fait du développement de la délinquance, de la toxicomanie ou de phénomènes de rassemblement de bandes. C'est le cas notamment de petites cités situées majoritairement au nord et à l'est de la capitale et d'espaces publics comme la place des Abbesses (18<sup>e</sup> arrondissement), la place des Fêtes (19<sup>e</sup>) et les abords des gares du Nord et de l'Est (10<sup>e</sup>).

LE POIDS  
DES "CENTRES  
DE PROXIMITÉ"

La notion de proximité, malgré sa simplicité apparente, est difficile à cerner par des concepts précis. Elle s'appuie couramment sur l'idée de quartier. Or, si le quartier constitue effectivement une définition commode pour la gestion administrative ou le langage courant, voire pour faire vivre l'imaginaire au quotidien, il ne recouvre qu'imparfaitement la réalité vécue par les habitants au jour le jour et, surtout, il paraît peu propice à la mise en place de procédures d'aménagement concrètes et cohérentes (voir à ce sujet « Le quartier et ses limites », in *Paris Projet*, n° 32-33).

Si l'on reprend l'analyse très sensible de Julien Gracq (*La Forme d'une ville*, Paris, José Corti, 1985), il semble plus opératoire de s'appuyer sur la notion de centralité, comme y incite la loi SRU. En effet, chaque habitant, chaque usager a sa propre définition des limites du quartier dans lequel il habite, ce qui rend la définition d'un périmètre commun particulièrement difficile. Par ailleurs, cette notion de quartier renvoie à des conceptions différentes suivant le type de préoccupations auxquelles on s'intéresse. En revanche, chacun est capable de reconnaître et de savoir quel est le centre vers lequel il doit effectuer ses démarches les plus habituelles et dans lequel il a ses repères.

Cette centralité multiple peut être perçue dans Paris à trois échelles. La première est globale, à l'échelle de l'agglomération, voire de la région tout entière au niveau de Paris capitale. La carte jointe montre qu'elle s'organise autour de quelques grands pôles sur la rive gauche et principalement, sur la rive droite, autour de grands linéaires commerciaux et des principaux monuments. L'action sur ces sites relève des grands projets d'équipements municipaux. Viennent ensuite les centres à l'échelle de Paris même, qui rayonnent sur plusieurs quartiers, jusqu'à des arrondissements entiers. Ces lieux intermédiaires sont plutôt répartis sur le territoire de Paris et certains sont inclus dans les centralités globales qui viennent d'être évoquées. Ils possèdent, pour la plupart, la caractéristique d'être organisés de façon

linéaire et continue, et s'appuient sur des itinéraires commerciaux issus des anciennes voies d'accès à Paris, comme la rue de Vaugirard ou la rue du Faubourg-du-Temple. Enfin, à l'échelle plus fine, de très nombreux centres de quartiers, de dimensions modestes, offrent les services les plus quotidiens aux habitants. Issus d'anciens lotissements, de centres d'anciens villages ou de la conjonction de plusieurs équipements (mairie d'arrondissement, église, crèche et école, jardin et square...), ces centres sont le plus souvent proches, mais un peu à l'écart, des itinéraires précédents, enrichissant encore les parcours possibles dans la ville.

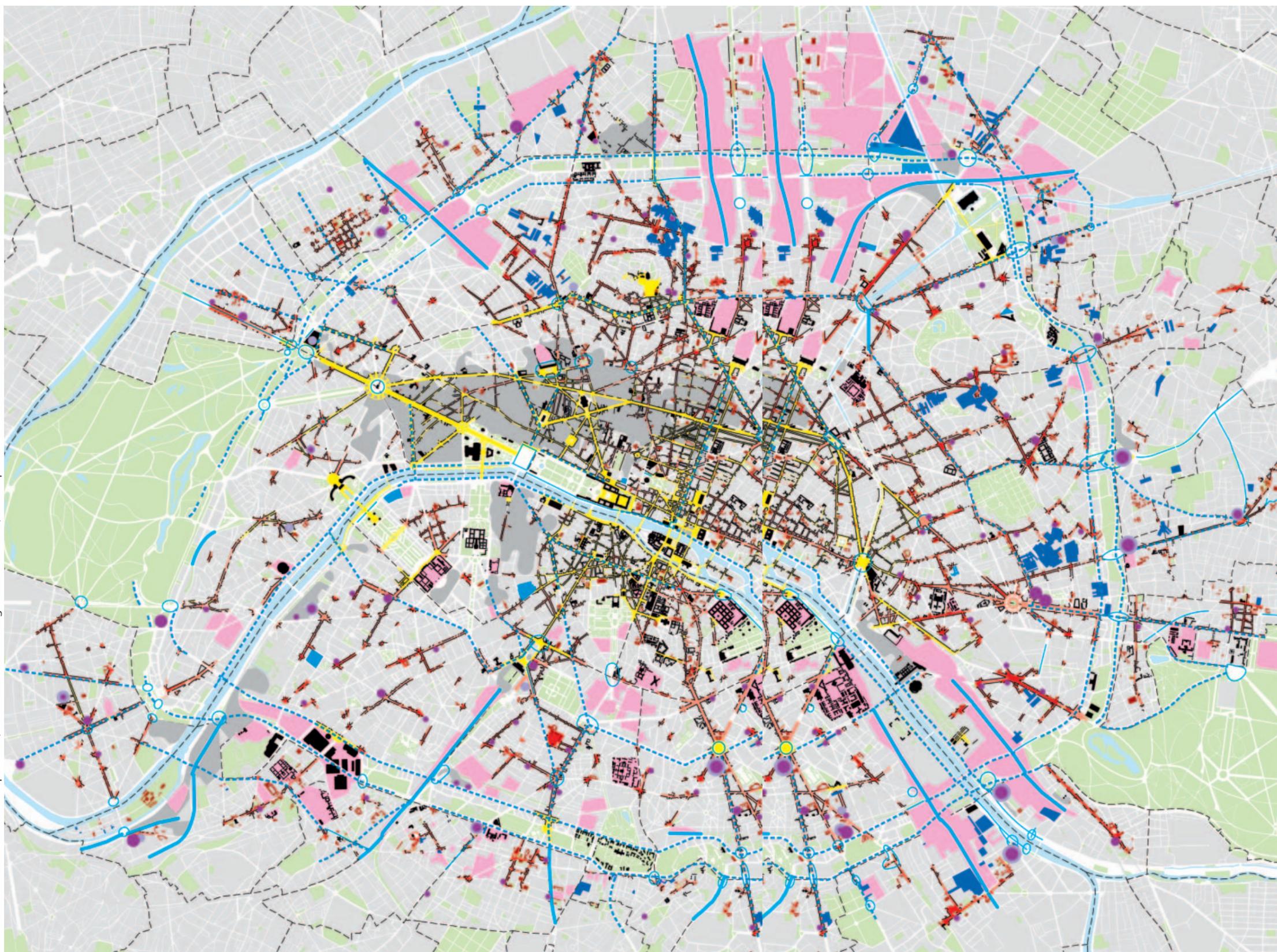
Ce sont essentiellement ces deux dernières catégories qui relèvent des centralités locales. Veiller à leur préservation et à leur développement sera un exercice à la fois nécessaire et complexe. Dans l'esprit, il convient donc d'améliorer les équipements de quartier, de soutenir l'activité et la diversité commerciales locales, mais aussi de porter une attention particulière aux espaces publics qui les relient. Et, bien que le recensement des équipements réalisés ces dernières années montre que beaucoup a été fait, à l'avenir, même dans une hypothèse de stabilisation globale de la population, des besoins resteront importants compte tenu de manques persistants dans de nombreux domaines, d'exigences nouvelles des habitants, des évolutions géographiques et d'un souci de recherche d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande. Une remise à niveau des services et équipements de proximité municipaux, parfois anciens, devra aussi être menée. Dans cette perspective, une identification des besoins s'impose.

L'ENFANCE

ACCROITRE ET DIVERSIFIER  
L'OFFRE D'ACCUEIL POUR LA

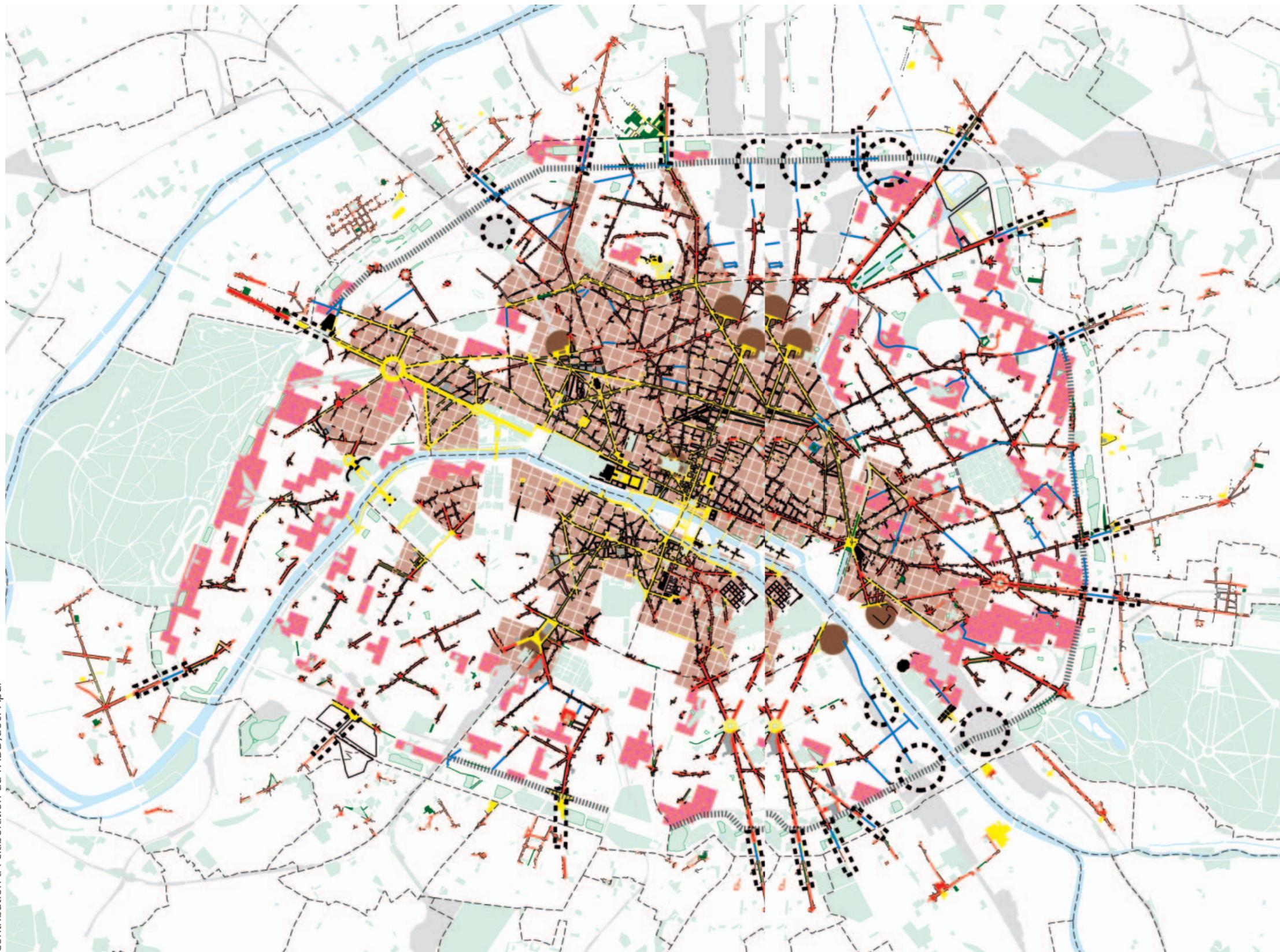
PETITE ENFANCE. La population parisienne se caractérise par une sous-représentation des familles. Celles-ci tendent, en effet, à quitter la capitale dès que le nombre et l'âge des enfants s'accroissent. A contrario, les familles monoparentales sont surreprésentées et connaissent fréquemment des difficultés socio-économiques. Le maintien de la diversité de la structure de la population et de son dynamisme implique donc la poursuite et le développement de politiques en faveur de la programmation et de l'amélioration d'équipements pour l'accueil des très jeunes enfants.

Fin 2001, ces capacités d'accueil pour les enfants de moins de 3 ans étaient de 20 180 places en crèches, 1 960 en haltes-garderies et 120 en jardins maternels. Mais, simultanément, près de 10 000 enfants restaient en liste d'attente, avec une répartition de la demande très inégale sur le plan territorial. Cette demande était essentiellement concentrée dans les arrondissements du nord et de l'est de la capitale ainsi que dans le 13<sup>e</sup>. Ces carences sont désormais mesurées et mises en évidence par un nouvel indicateur : le taux de ser-



### Commerces et centralités à Paris et périphérie

- Centralité**
- mixte
  - locale
  - globale
- Équipement**
- local
  - global
- Commerces**
- sur rue
  - Hypermarchés, magasins populaires ou supermarchés.
  - Galeries commerciales ou centres commerciaux
- Difficultés de franchissement**
- des voies
  - des places
  - limites infranchissables
  - ⋯ axes bruyants et/ou polluants
- Lieux fermés**
- grandes parcelles
  - commerces
  - grandes emprises formant enclaves
  - secteurs à vocation particulière



### Renforcer les centralités et promouvoir la vie locale

Favoriser le maintien de la vie des quartiers en agissant sur les centralités locales

-  restaurer la diversité commerciale
-  réduire le déficit de l'armature commerciale
-  conforter et préserver les centralités d'échelle locale
-  maintenir ou développer les centralités autour des marchés forains
-  créer ou étendre des centralités

### Valoriser ou créer certains pôles de centralités globales

-  renforcer et aménager les pôles des gares
-  concilier les émetteurs de centralités "globales" avec la vie locale
-  maintenir l'armature commerciale d'échelle globale
-  développer des centralités sur les zones de projet
-  promouvoir les liaisons commerciales avec les communes limitrophes
-  créer ou développer des centralités sur les boulevards extérieurs

vice. Il s'agit du rapport entre l'ensemble de l'offre des différents modes d'accueil et le nombre total d'enfants de moins de 3 ans. Début 2001, le taux de service moyen, ainsi calculé, était de 66,08 % pour Paris. L'objectif de la municipalité est de porter ce taux à près de 79 % en 2007, en accroissant l'offre de 4500 places, avec un souci prioritaire, celui de réduire les disparités entre les arrondissements.

Pour ce faire, diverses actions sont engagées : la réservation et l'acquisition de terrains, l'achat de locaux en pied d'immeuble, la recherche de possibilités de créer des équipements en appartements ou encore des partenariats avec l'AP-HP et des entreprises. Outre ces créations, une adaptation des horaires d'ouverture de certains équipements devrait être examinée afin de répondre à la multiplication des contraintes professionnelles des parents. Par ailleurs, les capacités d'accueil des jeunes enfants handicapés, aujourd'hui très limitées (138 places), devraient être accrues. Pour être complètes, ces actions doivent être conjuguées avec des mesures en faveur de la protection de l'enfance en danger et de structures de soutien du rôle éducatif des parents (création d'un centre d'accueil d'urgence de l'Aide sociale à l'enfance, de nouveaux centres sociaux dans les quartiers « politique de la ville », de lieux associatifs d'accueil et d'écoute parents-enfants, de nouveaux centres de protection maternelle et infantile)... Cette politique de création d'équipements doit également être accompagnée d'une réflexion plus globale sur la place de l'enfant et de la famille dans la ville. Les aménagements devront intégrer la création d'espaces destinés aux jeux des plus petits, le souci de faciliter et de sécuriser les déplacements des parents avec les landaus et poussettes...

**L'ÂGE SCOLAIRE : DES BESOINS PERSISTANTS.** Même si la population de Paris reste stable ou diminue légèrement, sa structure, l'évolution de sa répartition géographique et les exigences nouvelles en matière de pédagogie impliquent la création d'équipements. Compte tenu des analyses actuelles, plusieurs mesures, dont certaines sont d'ores et déjà annoncées, paraissent s'imposer.

Sur le plan scolaire, au niveau de la maternelle et du cours élémentaire, les besoins concernent tout d'abord une amélioration des conditions d'accueil qui tiennent compte des exigences de la pédagogie. Il s'agit de disposer de salles réservées pour les bibliothèques, les centres de documentation, les activités, mais également d'accroître l'équipement informatique des établissements et de développer l'accès à Internet. Actuellement, autour de ces différentes préoccupations, les besoins nouveaux ont été évalués à 250 « locaux-classes ». Des créations d'équipements seront nécessaires dans les opérations d'aménagement en cours pour répondre à l'accueil des enfants des nouveaux habitants, mais aussi

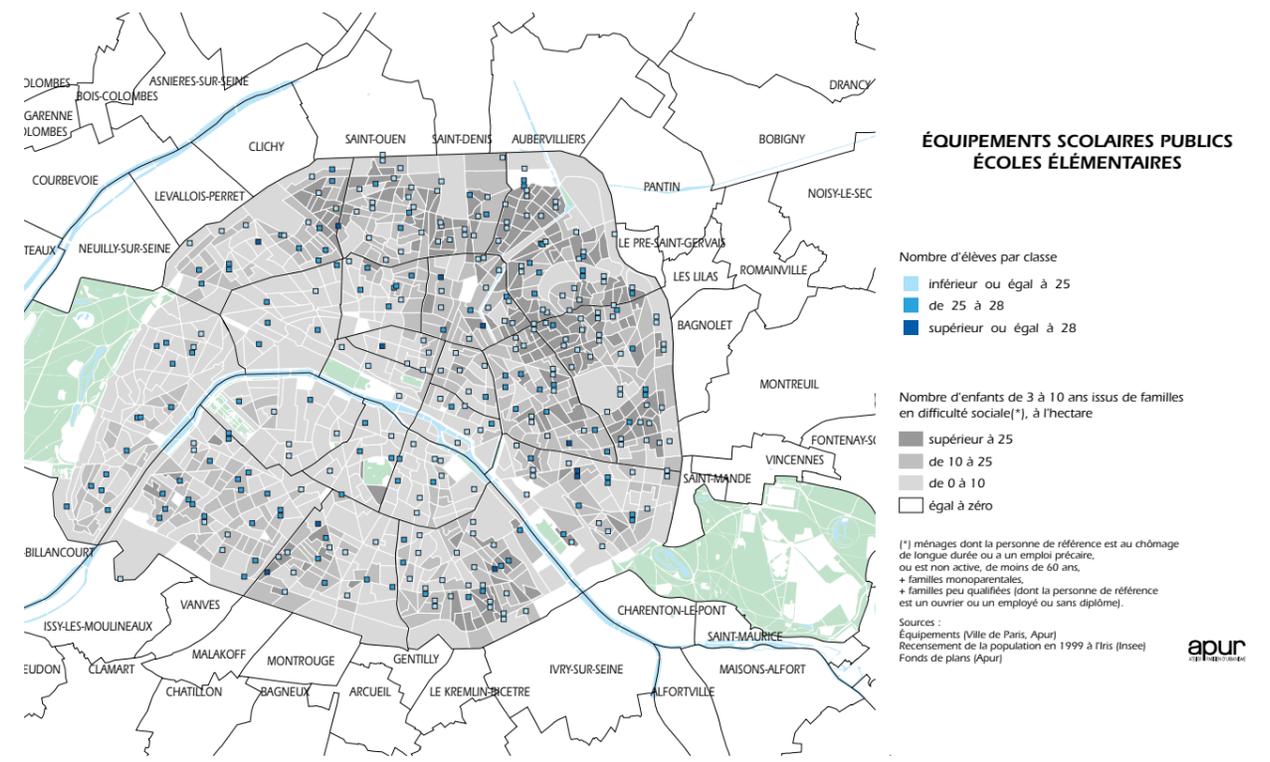
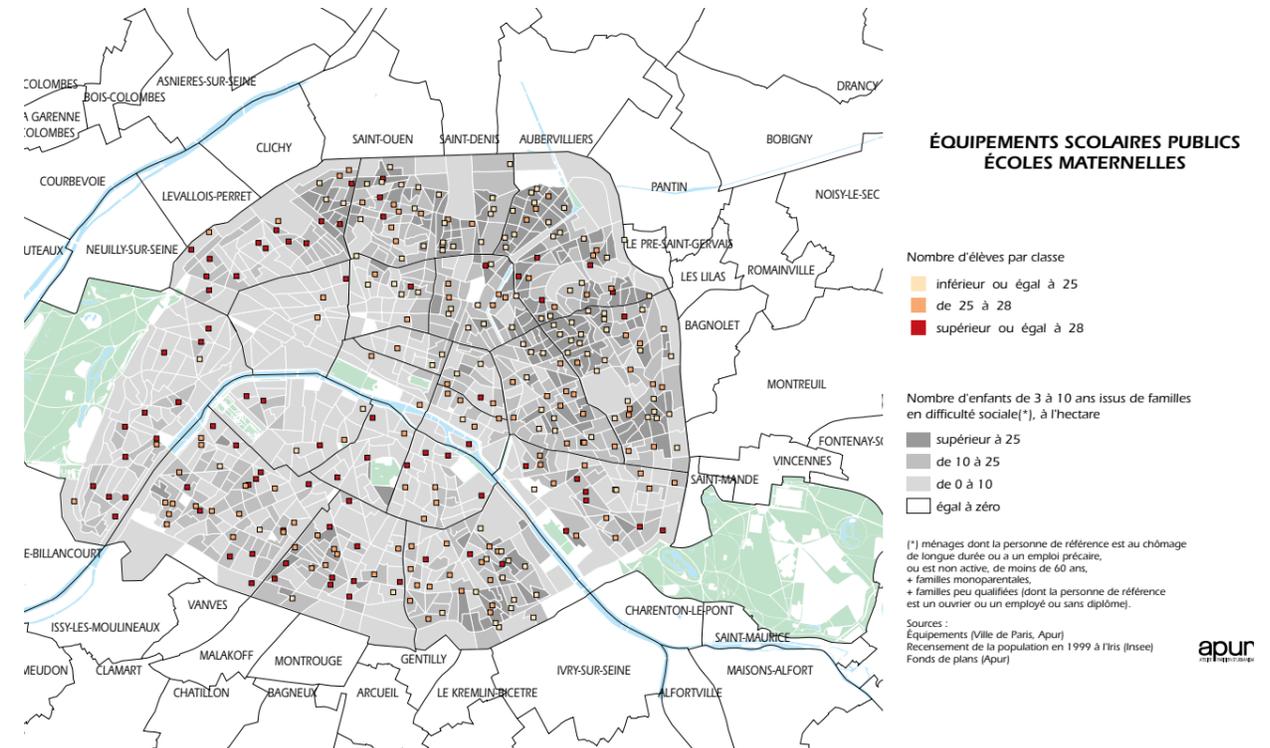
dans plusieurs arrondissements (8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup>) qui ont connu un renouvellement de leur population, et de sa structure par âge, entraînant une augmentation des enfants à scolariser. Par ailleurs, une amélioration qualitative des établissements est également souhaitable. Des extensions, des restructurations ou encore des mises aux normes de services de restauration s'avèrent indispensables. De nombreux établissements comptent toujours des bâtiments préfabriqués, mis en place pour répondre dans l'urgence à des besoins souvent difficiles à programmer. La suppression de ces constructions s'inscrit dans cet objectif d'amélioration qualitative des établissements.

Pour le second degré, le constat montre que les établissements comportant des effectifs très importants posent souvent des problèmes, en particulier dans les secteurs sensibles. L'objectif consiste à créer plusieurs équipements afin de permettre un accueil de proximité là où les effectifs sont en progression, ou pour chercher à limiter le nombre d'élèves à 600 par établissement. Pour satisfaire ces besoins, la réalisation de six collèges a été estimée nécessaire, dont deux ont déjà été ouverts, respectivement dans le 13<sup>e</sup> et le 18<sup>e</sup> arrondissement.

#### LES PERSONNES ÂGÉES

Dans la capitale, au dernier recensement, en 1989, l'Insee dénombrait 420 000 personnes de 60 ans et plus, soit à peu près un Parisien sur cinq. Au cours des dix dernières années, les 60-69 ans, qui représentent à présent 170 000 personnes, ont en proportion sensiblement augmenté. Mais ce sont surtout les plus de 80 ans qui, avec l'accroissement continu de l'espérance de vie, ont connu la plus forte progression au cours de ces dernières années. Ainsi, actuellement, à Paris, cette catégorie d'âge, qui totalise plus de 100 000 personnes, est davantage représentée que dans le reste de la France et de la région Ile-de-France. Ce phénomène s'accroît d'ailleurs au fur et à mesure que l'âge augmente. Enfin, parmi cette population, les femmes sont largement majoritaires.

Aujourd'hui, l'offre d'hébergement pour les personnes âgées parisiennes est de 12 620 places dans Paris même et de 5 500 dans des structures extérieures à la capitale. Pour les personnes devenues dépendantes, l'offre est de 5 940 places pour les vingt arrondissements et 2 800 places sont occupées par des Parisiens dans des établissements localisés principalement en Ile-de-France. Enfin, les résidences services du Centre d'action sociale de la ville de Paris offrent 1 648 places et les résidences appartements, 4 188 places. Les projections pour les années à venir doivent prendre en compte et anticiper le phénomène de l'arrivée, dans la catégorie des seniors, des tranches d'âge issues du baby-boom de l'après-guerre. La ville devrait donc être



confrontée à une demande croissante d'hébergement dans des structures spécialisées, notamment en court et long séjour, mais aussi à l'aspiration de plus en plus forte de la population âgée au maintien à domicile.

**LES PERSONNES ÂGÉES DÉPENDANTES.** Actuellement, trop de Parisiens âgés sont encore accueillis dans des centres situés en dehors de Paris, les éloignant ainsi de leur famille et de leur lieu de vie habituel. Cette situation et la forte demande d'accueil des Parisiens âgés en perte d'autonomie justifient la recherche de possibilités pour réaliser de nouveaux équipements, en particulier des établissements d'hébergement durable et médicalisé (Ehpad) bien répartis par rapport aux besoins. Un objectif de création de 300 places annuelles, minimum, a été fixé à l'horizon 2007. L'amélioration des structures d'accueil existantes s'avère un autre objectif, avec une généralisation des chambres à un lit dans les résidences santé du Centre d'action sociale de la ville de Paris, ainsi que l'amélioration des conditions de sécurité, l'aménagement d'unités de vie protégées et la création d'espaces plus conviviaux et ouverts sur l'activité associative locale.

**LE MAINTIEN À DOMICILE.** Le désir de rester à son domicile, dans son quartier, sur son lieu de vie, est une demande de plus en plus forte des personnes âgées et les Parisiens n'échappent pas à cette aspiration. Actuellement, trop de logements demeurent encore inadaptés à la perte d'autonomie (accessibilité difficile, déplacement en fauteuil roulant inenvisageable, sanitaires inadaptés, manque d'ascenseurs). Les programmes de construction devront prendre en compte l'adaptabilité des logements aux situations de dépendance. Dans les programmes de requalification d'immeubles, outre une meilleure adaptation des logements, une mixité intergénérationnelle devrait être recherchée afin de favoriser des interactions entre les différents âges de vie. Un partenariat entre des bailleurs sociaux et le Centre d'action sociale de la ville de Paris pourrait favoriser la mise en place de cette mixité.

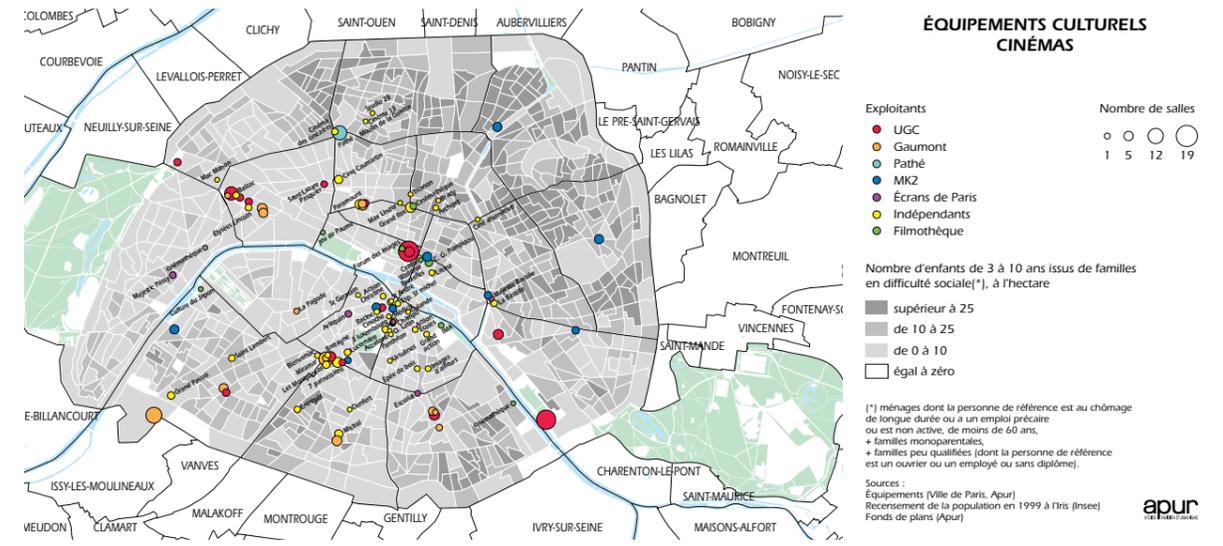
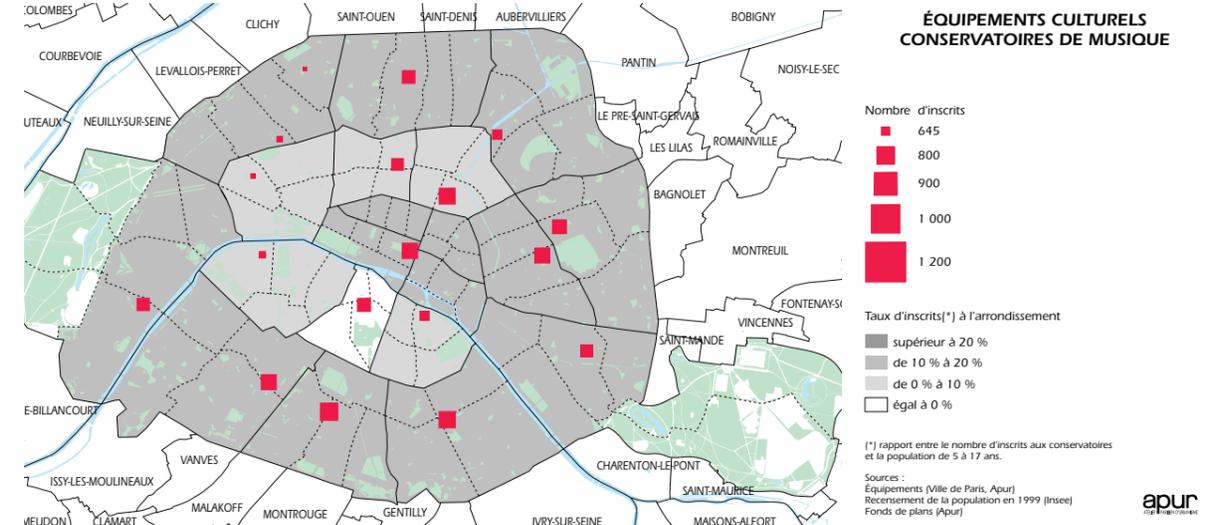
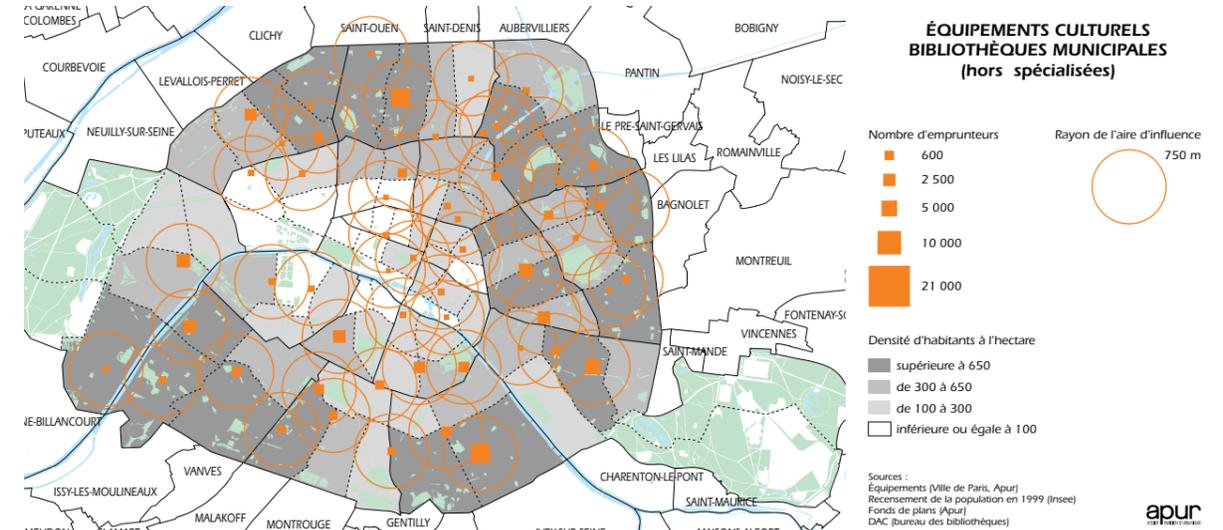
Par ailleurs, afin de retarder l'entrée des personnes gravement atteintes dans des institutions spécialisées, la création de centres de jour et d'unités d'hébergement temporaire, d'appartements thérapeutiques et le développement de soins palliatifs à domicile seront nécessaires. Enfin, la multiplication et l'extension du champ de compétences des centres Paris-Émeraude (Centres locaux d'information et de coordination [Clic]), l'amélioration de l'accessibilité aux transports en commun, la création de jardins de proximité, le développement d'équipements culturels et sportifs et le maintien du commerce local sont autant de thèmes d'action de nature à améliorer la vie au quotidien des personnes âgées et à faciliter leur maintien à domicile.

## CULTURE ET CRÉATION

Paris est un centre culturel mondiallement connu, dont l'aura doit être préservée face à la dynamique de nombreuses autres capitales. Les actions dans le secteur culturel doivent, bien évidemment, concourir au maintien de ce rayonnement – avec l'ouverture du musée des Arts premiers, quai Branly, la création d'une salle de concerts et d'une médiathèque à la Villette, la réouverture du Grand Palais –, mais aussi répondre aux demandes de plus en plus nombreuses et variées des Parisiens, tant dans le domaine de la création que dans celui des pratiques traditionnelles.

**FAVORISER LA CRÉATION CONTEMPORAINE** et l'innovation dans les différents champs culturels et multiplier les initiatives en faveur de la diffusion artistique constitue un objectif pour la capitale. Dans ce domaine, plusieurs projets ou réalisations sont d'ores et déjà engagés. Un grand équipement culturel sera créé dans les très beaux bâtiments du 104, rue d'Aubervilliers, dans le 19<sup>e</sup> arrondissement. Ainsi, 26 000 mètres carrés seront offerts aux différentes disciplines artistiques : théâtre, musique, danse, arts de la rue et du cirque, arts plastiques. En outre, ces locaux accueilleront des résidences temporaires d'artistes, pour faciliter l'élaboration du travail de création. D'autres structures comme les ateliers de La Forge, dans le quartier de Belleville, récemment réaménagés, le projet pour la reconversion de la maison des Métallos, au cœur du 11<sup>e</sup> arrondissement, le carré Beaudoin, La Bélière, mais aussi le centre musical Fleury Goutte-d'Or s'adressent plus directement aux pratiques amateurs et au développement d'actions décentralisées, ouvertes sur les quartiers et leurs habitants.

De multiples actions dans de nombreux domaines devraient également concourir à la promotion de la création artistique. Ainsi, les nouvelles techniques devraient bénéficier du réaménagement du théâtre de la Gaîté-Lyrique, qui deviendra un centre dédié aux musiques actuelles et aux arts interactifs. Pour le théâtre et la musique, la réouverture du théâtre des Trois-Baudets, pour la promotion des jeunes talents de la chanson française, et la création d'un auditorium de 2 500 places, où pourraient se produire l'Orchestre de Paris et les grandes formations symphoniques internationales, sont prévues ou à l'étude. Pour les arts plastiques, les rénovations du Petit Palais et du musée Cernuschi sont engagées. Mais dans ce domaine de la création, la réalisation du tramway des Maréchaux Sud donnera lieu à une démarche particulièrement innovante. En effet, la composante artistique sera intégrée, sous forme temporaire ou pérenne, dès la conception même du projet. En outre, les arts de la rue et du cirque en particulier doivent pouvoir trouver leur place dans la ville, en aménageant des



sites permettant leur accueil et celui des artistes. Enfin, de façon plus générale, des ateliers d'artiste seront créés avec le souci de répondre à la diversité des besoins exprimés (sculpture, peinture, photographie, musique).

**RENFORCER L'ARMATURE EN ÉQUIPEMENTS POUR LA LECTURE ET LA MUSIQUE.** Dans des domaines qui s'adressent à tous les Parisiens, tels que la lecture ou la musique, des retards importants se sont accumulés. Pour la lecture, l'objectif est d'assurer son développement et de faciliter son accès en complément du développement des médias de l'image, notamment en direction des jeunes. La ville dispose aujourd'hui d'un réseau de bibliothèques municipales (cf. carte jointe) comportant 64 établissements dont la taille varie de 100 à 3 500 mètres carrés. Les plus importantes sont de véritables médiathèques. Mais pour l'instant, le maillage du territoire parisien n'est pas achevé. Plusieurs projets sont déjà prévus pour compléter ce réseau : une médiathèque, rue d'Alleray, et deux équipements dans les quartiers de la Goutte-d'Or et de la Réunion. Il reste à prévoir de nouveaux équipements (des bibliothèques de proximité) pour améliorer la desserte de l'Est, mais aussi du centre où plusieurs bibliothèques demeurent à l'étroit dans les mairies d'arrondissements ou encore dans certains quartiers de l'Ouest. Outre la création de nouveaux équipements, la modernisation progressive de l'outil informatique et la création d'un site Internet donnant accès au catalogue des bibliothèques seront mises en place pour garantir un meilleur service aux usagers.

Pour la musique, les équipements municipaux comptent aujourd'hui dix-huit conservatoires (cf. carte jointe), un par arrondissement sauf pour les quatre premiers arrondissements qui sont desservis par une seule structure – le conservatoire Wolfgang-Amadeus Mozart, situé dans le Forum des Halles. Pour l'année 2000-2001, les inscrits dans ces structures étaient au nombre de 17 560. Rapporté aux tranches d'âge les plus directement concernées, les jeunes de 5 à 18 ans, ce chiffre montrait que seuls un peu plus de 7 % de la population cible fréquentaient un conservatoire, avec de très grandes disparités selon les arrondissements : 23 % dans le 6<sup>e</sup>, 3,3 % dans le 19<sup>e</sup>. Ces quelques chiffres incitent tout autant à la création de nouveaux établissements, qu'à une réflexion sur la sensibilisation et la formation même des jeunes à la musique. Pour mieux répondre à la demande des Parisiens, il convient donc d'améliorer le fonctionnement des conservatoires ; en outre, un plan d'agrandissement est prévu pour le conservatoire du 18<sup>e</sup> arrondissement et, dans le 13<sup>e</sup>, un nouvel équipement devrait être construit.

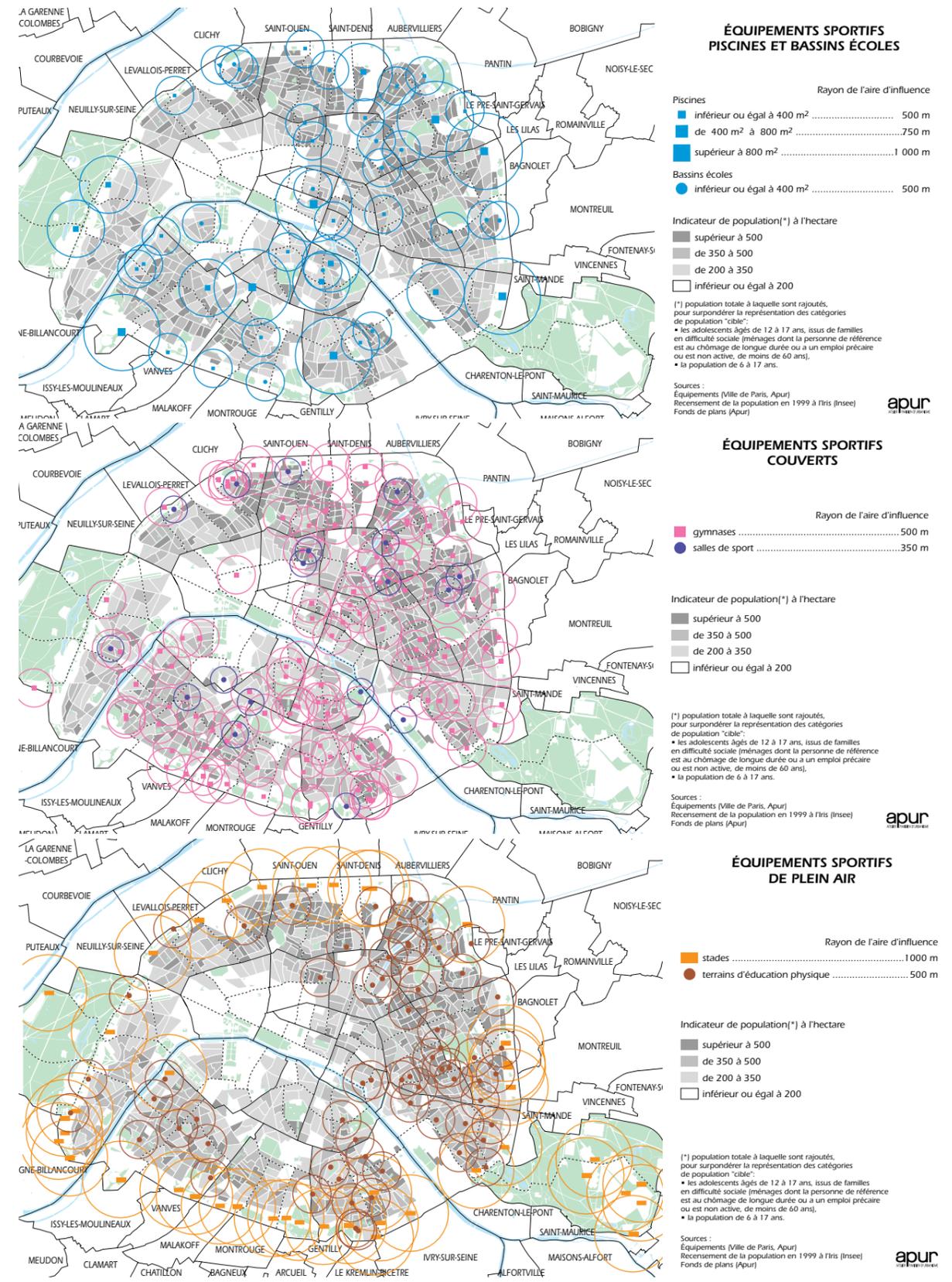
**POUR UNE RENAISSANCE DES CINÉMAS.** Paris est, à bien des égards, la capitale des cinémas et des spectateurs de ci-

néma. Après vingt-cinq années de crise liée au développement de la télévision et de la vidéo, la fréquentation repart à la hausse (28 millions de spectateurs, soit + 10 % ces dernières années). L'engouement pour le cinéma se manifeste essentiellement par le succès de diverses manifestations, comme les projections en plein air organisées l'été sur les pelouses de la Villette. Dans les années 1960, cependant, chaque quartier possédait son cinéma. Aujourd'hui, la capitale est structurée en « quartiers de cinémas » : les Champs-Élysées, Montparnasse, les Halles, les Grands Boulevards, le Quartier latin, Italie-Gobelins, la place de Clichy. Les arrondissements périphériques en sont souvent dépourvus : un cinéma dans les 16<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements et deux dans le 17<sup>e</sup>. Au regard de l'intérêt réel des Parisiens pour ce loisir, il serait souhaitable de favoriser la réimplantation de salles dans les quartiers qui en sont dépourvus. Un cinéma est un lieu d'animation fort : il attire du public, il est ouvert jusqu'à une heure tardive, il exerce un effet d'entraînement économique non négligeable – sur la restauration notamment – et il est susceptible de développer des activités pédagogiques avec les écoles de quartier. Au-delà des mesures de protection ou des modernisations indispensables, il conviendrait d'inventer, dans cette perspective, un nouveau concept de « cinéma de quartier » accueillant des activités plus variées et susceptibles de financer la partie purement cinématographique : concerts, soirées, conférences-débats par exemple.

### ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

Dans le domaine sportif, le but est de permettre à chacun de pratiquer la discipline ou l'activité de loisir de son choix, quels que soient son niveau, son âge et ses revenus, et de participer ainsi à l'épanouissement des individus et au renforcement du lien social. Pour assurer ces objectifs, un effort majeur est à entreprendre, en premier lieu pour rénover et améliorer le patrimoine sportif existant. À cette occasion, la conception de l'accueil aux équipements doit être revue, avec des espaces plus vastes, plus chaleureux et mieux éclairés. De même, des travaux devront autoriser une utilisation plus importante et plus diversifiée. L'adjonction d'activités nouvelles comme les murs d'escalade, des structures pour le roller et la couverture des courts de tennis est également à prévoir.

Cela étant, Paris dispose d'une couverture insuffisante en piscines, terrains de grands jeux, patinoires et gymnases. De vastes territoires de la capitale où la population, notamment les jeunes de familles au revenu modeste, est particulièrement nombreuse, demeurent mal desservis, comme le montrent les différentes cartes ci-jointes. À situation démographique générale inchangée, une politique de construction est donc à engager en prévoyant les réserves





## Régénérer les espaces plantés et en ouvrir pour tous les citoyens

### Conforter et valoriser la trame verte de Paris

-  offrir un jardin de proximité à 300 m de chaque Parisien
-  donner la priorité aux quartiers de Paris dont le déficit en espaces plantés est le plus fort
-  créer de nouveaux jardins
-  valoriser les promenades et jardins existants
-  planter et ouvrir les espaces libres sportifs, récréatifs et les cimetières
-  susciter l'ouverture des espaces verts des institutions
-  renforcer la protection des espaces verts privés
-  créer des promenades sur les infrastructures existantes
-  créer des promenades accompagnant les nouvelles infrastructures
-  créer de nouvelles voies plantées
-  requalifier et planter les places
-  requalifier les grandes voies plantées
-  paysager les voies principales non plantées

### Mettre en valeur le site de la Seine et des canaux

-  tirer l'influence des voies d'eau vers les quartiers riverains
-  créer des promenades continues en bord de Seine et des canaux
-  redécouvrir la Bièvre
-  favoriser le contact entre le bois de Boulogne et le site naturel de la Seine

### Régénérer la ceinture verte de Paris et les bois

-  rechercher des connections d'échelle régionale

### Requalifier les portes de Paris

-  portes liées aux grands échangeurs routiers
-  portes principales
-  portes secondaires
-  planter et valoriser les voies de desserte locale
-  créer des aménagements paysagers sur les couvertures du boulevard périphérique
-  créer de grands espaces de calme et de silence au cœur des massifs forestiers

## 1 Régénérer les espaces plantés et en ouvrir pour tous les citoyens

### Conforter et valoriser la trame verte de Paris

-  offrir un jardin de proximité à 300 m de chaque Parisien
-  donner la priorité aux quartiers de Paris dont le déficit en espaces plantés est le plus fort
-  créer de nouveaux jardins
-  valoriser les promenades et jardins existants
-  planter et ouvrir les espaces libres sportifs, récréatifs et les cimetières
-  susciter l'ouverture des espaces verts des institutions
-  renforcer la protection des espaces verts privés
-  créer des promenades sur les infrastructures existantes
-  créer des promenades accompagnant les nouvelles infrastructures
-  créer de nouvelles voies plantées
-  requalifier et planter les places
-  requalifier les grandes voies plantées
-  paysager les voies principales non plantées

## 2 Mettre en valeur le site de la Seine et des canaux

-  tirer l'influence des voies d'eau vers les quartiers riverains
-  créer des promenades continues en bord de Seine et des canaux
-  redécouvrir la Bièvre
-  favoriser le contact entre le bois de Boulogne et le site naturel de la Seine

## 3 Régénérer la ceinture verte de Paris et les bois

-  rechercher des connexions d'échelle régionale
-  requalifier les portes de Paris
-  portes liées aux grands échangeurs routiers
-  portes principales
-  portes secondaires
-  planter et valoriser les voies de desserte locale
-  créer des aménagements paysagers sur les couvertures du boulevard périphérique
-  créer de grands espaces de calme et de silence au cœur des massifs forestiers



Contribution à l'élaboration du PADD, doc. Apur

foncières nécessaires. D'autre part, pour se conformer à la loi du 6 juillet 2000, des équipements devront accompagner les nouveaux établissements publics locaux d'enseignement. Des gymnases, centres sportifs ou TEP sont ainsi envisagés dans les 4<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements, ainsi que deux piscines sur la Seine et une à Belleville. De même, des centres d'animation sont prévus dans les 6<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> arrondissements. De plus, les opérations de couverture du périphérique vont également offrir des opportunités foncières rendant possibles, d'une part, l'aménagement d'aires de jeux collectifs liés aux centres sportifs existants et, d'autre part, une meilleure réponse aux attentes locales en matière d'aires de jeux en libre accès et de loisirs, en concevant ces activités au sein même des espaces verts projetés.

Enfin, d'autres thèmes peuvent s'ajouter à ceux abordés précédemment, dans le domaine de la culture par exemple (ateliers, gestion des squats d'artiste), de la vie de quartier (fêtes de quartier, systèmes d'entraide) ou dans la gestion d'équipements nouveaux de proximité. Ce sont, par exemple, des souhaits formulés par les habitants de se rapprocher de la nature (jardinage) et des éducateurs d'utiliser celle-ci pour former les enfants à d'autres domaines (mathématiques, civilité, etc.) grâce aux jardins pédagogiques. Des lieux de création indépendants permettant aux artistes de vivre et de créer à Paris sont également évoqués : mise à disposition temporaire d'ateliers, de lieux de répétition, d'exposition et de spectacle.

### LA NATURE DANS LA VILLE

Le manque d'espaces verts dans la capitale et les disparités géographiques

qui caractérisent l'offre aux habitants dans ce domaine demeurent une préoccupation majeure malgré les indéniables améliorations apportées depuis vingt ans à la desserte de nombreux quartiers. Au début des années 1980, Paris comptait sur son territoire 285 espaces verts ouverts au public, pour une superficie de 355 hectares environ, non compris les bois de Boulogne et de Vincennes (près de 1850 hectares), les jardinets décoratifs, les jardins des équipements, les cimetières et les plantations d'alignement. Depuis, le patrimoine vert de la capitale s'est agrandi de plus de 150 hectares accessibles au public, portant la superficie totale des jardins publics à 515 hectares environ. Ces créations ont revêtu plusieurs formes : de grands parcs urbains, comme les parcs Georges-Brassens, André-Citroën, Bercy, mais aussi le parc de la Villette au nord-est de Paris ; des projets plus spécifiques comme le jardin des Halles, dans le centre de la capitale, le parc de Belleville, le jardin Atlantique de la gare Montparnasse, ou encore la réalisation, sur une ancienne infrastructure ferroviaire, de la Promenade plantée, dans le 12<sup>e</sup>

arrondissement. À ces grandes réalisations se sont ajoutés des jardins et squares de quartier, notamment dans l'Est et le Sud parisiens, créés à l'occasion d'opérations publiques mais aussi par la mise en œuvre de réserves prévues par le POS, ou lors d'aménagements très ponctuels. Par ailleurs, dans une large partie du centre, la rareté des disponibilités foncières rendant difficile la création de jardins, une action de mise en valeur de l'espace public existant a été menée. Ainsi ont été créés ou réaménagés le jardin Tino-Rossi, en bord de Seine, et, sur le parcours des canaux, le jardin de l' Arsenal, les jardins du boulevard Richard-Lenoir et les berges du bassin de la Villette.

Malgré toutes ces réalisations, le déficit en espaces verts reste très important. De nouveaux projets de bonne dimension doivent être réalisés sur les terrains ferroviaires Pajol-cour du Maroc (18<sup>e</sup> arrondissement), gare des Batignolles (17<sup>e</sup>), dans la ZAC Paris Rive gauche, sur les emprises de la petite ceinture ferroviaire et aussi, dans un registre un peu différent, le long des bords de Seine. En outre, le réaménagement de grands parcs ou jardins est désormais devenu nécessaire, comme le parc des Buttes-Chaumont, les jardins des Champs-Élysées ou encore le square d'Anvers. Les bois de Boulogne et de Vincennes, sinistrés lors des tempêtes de la fin de l'année 1999, devront aussi être rénovés en s'efforçant de restaurer leur vocation naturelle. L'évolution possible des hippodromes devra être intégrée à cette démarche. Dans le bois de Vincennes, la remise en valeur s'accompagnera de l'ouverture au public du jardin d'Agronomie tropicale et, dans le bois de Boulogne, la fermeture le week-end de certaines voies, comme l'avenue de l'Hippodrome et de la Reine-Marguerite, pourrait être examinée. La réflexion, dans ce domaine, sera naturellement menée de manière coordonnée avec les communes riveraines.

Cependant, il est patent que Paris reste toujours sous-équipé en espaces verts de proximité, d'autant que la répartition des équipements existants demeure très inégale. Aujourd'hui, les zones insuffisamment desservies, c'est-à-dire distantes à vol d'oiseau de plus de 300 mètres d'un jardin public, soit aux environs de 400 mètres à pied, concernent le centre rive droite, surtout le 9<sup>e</sup> arrondissement, mais aussi le 10<sup>e</sup> et plusieurs secteurs dans des arrondissements périphériques tels que les 11<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup>. Ce constat montre que l'action dans ce domaine doit être poursuivie. La réalisation de nouveaux grands jardins est souhaitable mais les manques se situent également au niveau des jardins de voisinage, pour lesquels le déficit à Paris reste encore le plus sérieux. Ces jardins devront être créés au coup par coup et disséminés dans les quartiers pour participer à l'amélioration de la vie locale. Les projets dont la réalisation est déjà envisagée pour les prochaines années concernent une quinzaine de jardins. Mais il faudra naturellement aller au-delà.

Plus ponctuellement, il convient aussi d'évoquer la multiplication des « espaces verts intérieurs protégés » (Evip). À l'issue de la révision partielle du POS de 1994, 1000 espaces verts privés, répartis sur 1900 parcelles et couvrant 213 hectares, sans compter ceux des secteurs sauvegardés du Marais et du 7<sup>e</sup> arrondissement, étaient protégés à ce titre. À ce décompte se sont ajoutées, ces dernières années, des mesures de protection spécifiques, introduites dans divers quartiers – Montmartre et Mouffetard, par exemple. La révision en cours du PLU devrait être l'occasion d'identifier et de préserver encore d'autres espaces de ce type qui contribuent à l'équilibre paysager de Paris et à la qualité de vie de ses habitants.

De façon plus générale encore, la place du végétal dans la ville doit être développée. Les plantations d'alignement qui agrémentent le paysage de nombreuses avenues et rues de la capitale – avec plus de 120 espèces différentes – pourraient être développées le long de nouvelles voies. Le vert pourrait investir – dans certains quartiers où la création de jardins paraît peu réaliste en raison de la densité d'occupation de l'espace – de nouveaux territoires tels que les murs pignon, les façades, les terrasses, les clôtures. Ces différentes actions, qui viendront compléter l'armature végétale existante, devraient concourir à développer la continuité des milieux naturels dans la ville, améliorant ainsi le cadre de vie et favorisant la diversité biologique.

*Cet article a été rédigé par Michel Cougouliègne à partir des études de l'Apur, notamment « Paris 2001, Analyse économique, sociale et urbaine, bilan analytique », Olivier Nicoulaud, Apur, octobre 2001.*

ÉLÉMENTS  
POUR UN PLAN  
D'AMÉNAGEMENT  
ET  
DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

ÉQUIPEMENTS ET  
VIE QUOTIDIENNE

Les besoins en équipements dans les différents quartiers de Paris sont difficiles à évaluer. La détermination de la demande à laquelle ces équipements doivent répondre fait intervenir de nombreux critères, liés à la fois au statut de l'équipement et à la situation des différents quartiers. Ainsi, si les écoles, les bibliothèques ou les piscines doivent être strictement réparties en fonction de la population, l'implantation d'une nouvelle crèche, d'un équipement social en général, dépendra de très nombreuses autres variables : l'emploi, les ressources financières, ou encore l'existence dans le voisinage de structures d'accueil privées. La question de la programmation des équipements se complique d'autant plus qu'il faut intégrer, dans les calculs, l'évolution de la composition sociale des familles.

En premier lieu, l'évaluation des besoins permet de dépasser le concept de niveau de desserte, qui n'intègre que les densités de population, pour s'approcher de celui de niveau de service, qui tient compte de la sociologie des besoins.

Les documents d'urbanisme pourront s'ouvrir très largement à l'expression de besoins qui, jusqu'alors, avaient été mal ou insuffisamment pris

en compte : problèmes sociaux, de culture et d'intégration. Toutes les études montrent, en effet, que les facteurs de fragilité sociale sont plus nombreux à Paris qu'ailleurs en France et que, souvent, face à une telle demande, les équipements sont en nombre insuffisant, voire font simplement défaut.

D'autre part, de nombreuses situations sociales génèrent des besoins encore non satisfaits : familles et enfants en grande détresse sociale, victimes de violence, handicapés moteurs ou mentaux, migrants âgés, isolés, demandeurs d'asile ou jeunes marginalisés. On constate, du reste, que les services sociaux destinés à ces populations, comme les logements sociaux, sont loin d'être implantés sur la ville tout entière. Plus de 70 % des foyers de travailleurs migrants de la capitale sont localisés dans trois arrondissements.

Ainsi, les équipements sont un facteur essentiel de l'équilibre et de la convivialité des quartiers. Leur réalisation devra encore passer par la mise en place de réserves foncières, même si la rareté des disponibilités forcera peut-être, dans plusieurs quartiers, à examiner des possibilités d'extension en complément de l'offre actuelle.

# DIVISION SOCIALE ET INÉGALITÉS URBAINES

E D M O N D P R É T E C E I L L E

Le débat sur la ségrégation sociale dans la ville a surtout mis l'accent, ces dernières années, sur le recul de la mixité urbaine et la nécessité de la favoriser. On y trouve affirmés les effets négatifs de la trop grande homogénéité sociale et les effets positifs du mélange social, sur la base d'un argumentaire souvent implicite, qui relève plus de la philosophie politique que de la sociologie des pratiques sociales observées. Question complexe pourtant, à laquelle la sociologie urbaine a apporté, depuis plus de trente ans, des réponses nombreuses mais fort contradictoires. Mais il est une dimension complémentaire de cette question qui a été assez largement délaissée, sauf sur certains aspects – comme celui des équipements d'enseignement. C'est celle des inégalités urbaines qui résultent de la ségrégation, du fait que les groupes sociaux, inégalement répartis dans l'espace de la ville, ont en conséquence un accès inégal aux nombreuses ressources offertes par celle-ci, dont les équipements et services.

C'est à cette question qu'on voudrait apporter ici, sur le cas de la ville de Paris, des éléments de réponse, à partir des résultats de recherches menées depuis une dizaine d'années et de ce qu'ils peuvent éclairer d'un débat sur l'avenir de la grande métropole et de sa partie centrale, débat qui est, du reste, largement international.

L'EFFACEMENT  
D'UNE  
QUESTION

Il y a un demi-siècle, alors que la croissance urbaine de la métropole parisienne était forte et

que l'État affichait l'ambition de la maîtriser et de l'organiser par la planification, la question des équipements était beaucoup plus présente du fait de la nécessité, souvent imposée par les mouvements sociaux, de les produire au même rythme soutenu que les nouveaux quartiers qui sortaient de terre. Ils étaient d'ailleurs explicitement pris en compte par les instruments de planification : grilles d'équipements et de normes, réserves foncières, procédures de programmation, subventions spécialisées, etc.

Certes, la croissance urbaine s'est ralentie, mais pas au point qu'on puisse considérer que la question n'existe plus

parce que les besoins seraient satisfaits. En outre, les transformations des structures démographiques et des modes de vie ont généré de nouveaux besoins et de nouvelles demandes. Comment expliquer cet effacement relatif de la question ?

Dans le débat sociologique international, deux facteurs sont mis en avant à cet égard. D'une part, la crise du *welfare state* (l'état providence) se traduirait par un retrait de l'intervention publique et une montée des formes marchandes de fourniture de services. Dans le cas français, l'évolution a été plus complexe du fait de la décentralisation, qui a accéléré le retrait de l'État central dans certains domaines, mais donné plus d'importance et de moyens aux collectivités locales, municipalités et départements en premier lieu.

D'autre part, la transformation des modes de vie serait caractérisée par la montée de l'individualisme, entraînant la recherche de formes de consommation plus individualisées, dans leur contenu comme dans leur temporalité. D'où une relative désaffection pour les équipements et services standardisés, définis dans la période « fordiste ». Cette dernière hypothèse peut être rapprochée de celle de la *public choice theory*, selon laquelle le citoyen, électeur-consommateur, arbitrerait en fonction de ses préférences les « offres locales », choisissant par exemple entre plus de services et plus d'impôts ou moins d'impôts et moins de services. On évoque souvent le choix de « styles de vie » différents, par exemple entre une résidence plus centrale, un accès facile aux équipements culturels, moins de temps dans les transports, mais un logement plus petit et un environnement marqué par les encombrements et la pollution, et une résidence périphérique avec un grand logement et la proximité de la nature, mais des transports plus longs et des équipements éloignés.

Pour que ces différences ne posent pas problème socialement, encore faudrait-il que les avantages et inconvénients des choix possibles soient équilibrés, et que les ménages aient vraiment, et tous, le choix. Or l'étude de la structure sociale des villes et des processus, qui définit la localisation résidentielle des différents groupes sociaux, montre que c'est loin d'être le cas. De plus, l'importance des débats sur l'école ou la progression de la demande de services de santé mettent en

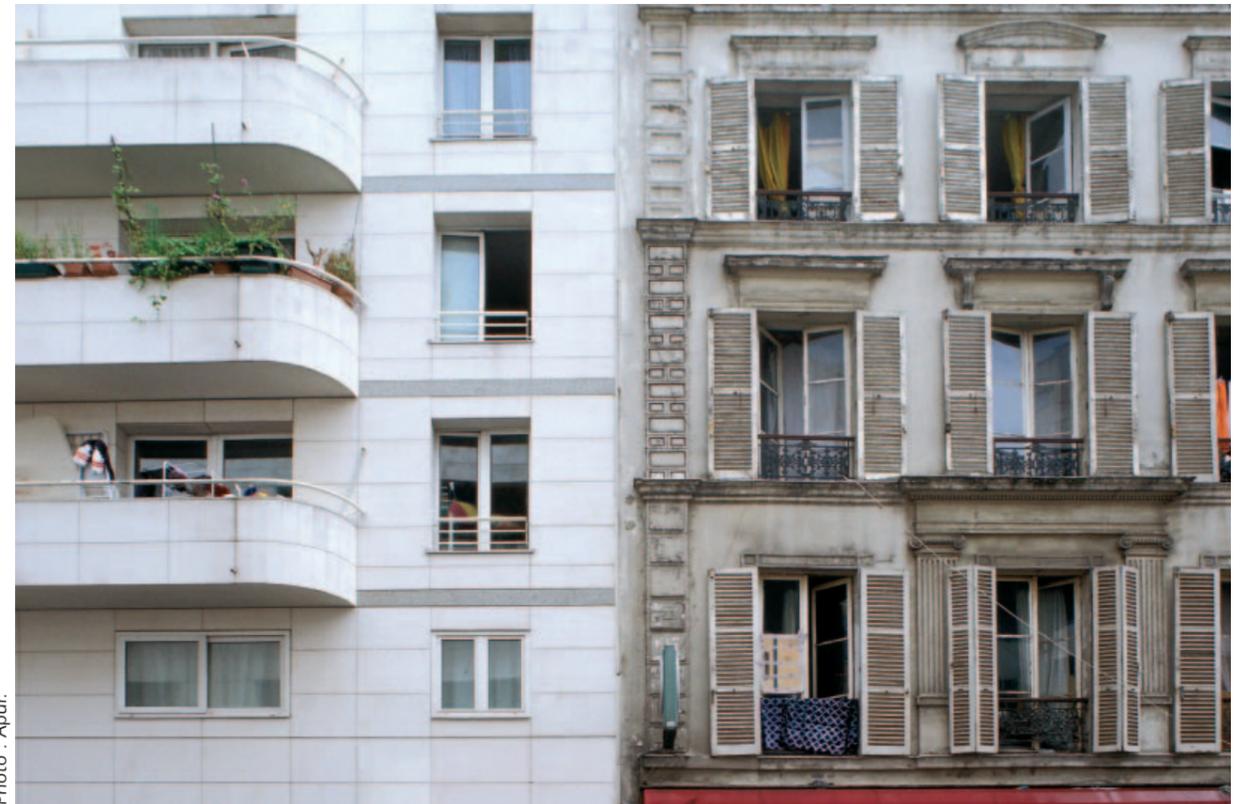


Photo : Apur.

La résorption de l'habitat insalubre se fait-elle au prix de la disparition des classes laborieuses ?

doute l'idée d'une évolution homogène dans le sens d'une moindre importance des équipements et services urbains.

Pour Paris et la métropole francilienne, deux caractéristiques viennent donner une tonalité particulière au débat. D'une part, l'intensité des contrastes sociaux, entre les beaux quartiers et les quartiers populaires, laisse à penser que les inégalités sociales et urbaines risquent de se cumuler fortement. D'autre part, les considérables disparités de taille et de ressources des municipalités, conjuguées et souvent cumulées avec l'ancienneté de l'urbanisation et la valorisation des espaces centraux qui y ont accumulé les équipements, rendent inadéquat le modèle évoqué et génèrent des inégalités locales qui ne résultent pas de choix politiques instantanés. C'est en suivant ces deux fils de questionnement que nous allons explorer les éléments de réponse fournis par nos recherches récentes.

#### ÉVOLUTION DES CONTRASTES SOCIAUX

Les processus de division sociale de l'espace, qui produisent les spécialisations sociales plus ou moins marquées des différents quartiers et communes, s'inscrivent dans un fonctionnement d'ensemble de la ville – entendue ici dans son sens socio-économique, agglomération ou espace métropolitain –, comme système: les catégories sociales privilégiées par le patrimoine, le revenu, etc. se concentrent volontairement sur les espaces de meilleure qualité, dont l'accès est dès lors plus difficile pour les autres, classes moyennes et populaires, qui exerceront ailleurs leurs choix plus restreints. Le profil sociologique des quartiers parisiens ne peut donc être vraiment compris que dans leur relation de spécialisation réciproque et d'échange avec les autres communes de la métropole francilienne. C'est le point de vue qui a servi de guide pour l'élaboration d'une typologie socioprofessionnelle des quartiers et communes de cette métropole et pour l'analyse des transformations des profils de ces espaces <sup>1</sup>.

Si, dans son ensemble, la ville de Paris apparaît comme un lieu de concentration des catégories privilégiées, elle présente cependant des spécificités, même par rapport aux communes bourgeoises de banlieue, et il y subsiste des contrastes internes importants. Ainsi, les deux types socioprofessionnels où les catégories supérieures étaient les plus surreprésentées en 1982, que nous avons nommés *espaces de l'élite dirigeante I et II*, sont surtout constitués de quartiers parisiens: 21 sur 23 pour le premier, 14 sur 20 pour le second. Alors que les suivants dans la hiérarchie socioprofessionnelle, les *espaces des cadres d'entreprise*, ne comptent que des communes de banlieue, avec un poids un peu plus faible des catégories supérieures mais surtout des chefs d'entreprise, des professions libérales, des professions de l'information, des arts et du spectacle, et un poids plus fort des cadres d'entreprise et des ingénieurs. Le

troisième type d'espaces supérieurs est lui aussi plutôt spécifique à Paris, celui des *espaces tertiaires intellectuels supérieurs*, qui compte 24 quartiers parisiens sur ses 30 unités. Entre les trois types d'espaces supérieurs principalement parisiens, qui regroupent 59 quartiers de Paris sur 80, il y a surtout des nuances qui tiennent au poids plus ou moins fort de l'ensemble des catégories supérieures et à la modulation qu'apporte le poids particulièrement fort des patrons et professions libérales, des professions plus intellectuelles, des professions de l'information, des arts et du spectacle, respectivement. Il y a aussi des différences qui tiennent à la présence des autres catégories: nettement sous-représentées dans le premier – *espaces de l'élite dirigeante I* –, les professions intermédiaires le sont moins systématiquement dans le deuxième – *espaces de l'élite dirigeante II* –, et sont plutôt surreprésentées dans le troisième – *espaces tertiaires intellectuels supérieurs*. Les employés et les ouvriers sont sous-représentés dans les trois, mais dans des proportions croissantes dans cet ordre.

Un quatrième type socioprofessionnel est spécifiquement parisien et regroupe 18 quartiers: il s'agit des *espaces tertiaires intellectuels moyens*, qui se caractérisent par un mélange où sont surreprésentées trois catégories supérieures – celles qui ont sans doute les revenus moyens les plus faibles –, les professions de l'information, des arts et du spectacle, les professeurs et les femmes cadres de la fonction publique, trois catégories d'employés sur cinq et la moitié des catégories d'ouvriers, particulièrement les hommes ouvriers non qualifiés, alors que les professions intermédiaires sont un peu moins présentes.

Les trois quartiers restants appartiennent aux deux groupes d'espaces les plus populaires, l'un au groupe des *espaces des classes moyennes et populaires*, les deux autres à celui des *espaces populaires et ouvriers*, espaces qui regroupent surtout des communes de banlieue.

On constate ainsi que, si certains quartiers de Paris sont plus populaires que d'autres, les espaces vraiment populaires du point de vue de la structure sociale d'ensemble de la métropole y sont très peu nombreux. Quant à l'évolution des caractéristiques sociales des espaces entre 1982 et 1990, elle s'est, pour l'ensemble de la métropole, organisée pour l'essentiel selon un continuum qui va de l'*embourgeoisement maximum* – forte progression du poids des catégories supérieures et baisse du poids des autres – à la *prolétarianisation relative* – augmentation légère mais très inférieure à la moyenne du poids des catégories supérieures, augmentation plus sensible mais inférieure à la moyenne également du poids des professions intermédiaires, léger recul du poids des employés et des ouvriers, en passant par des évolutions intermédiaires modulant l'évolution moyenne.

La ville de Paris a connu, quant à elle, une évolution à la fois dominée par la forte progression des catégories supé-

rieures, puisque 73 quartiers sont dans des cas d'*embourgeoisement maximum* ou d'*embourgeoisement fort*, et par des contrastes limités mais plus marqués, puisque les sept autres quartiers sont dans des cas de *tertiarisation moyennement qualifiée*, type d'évolution légèrement plus proche de la moyenne que les cas de prolétarianisation relative, avec un accent du côté de la prolétarianisation tertiaire. Cette distribution très dichotomique des évolutions accentue considérablement les contrastes socioprofessionnels entre les quartiers, puisque la totalité des 51 quartiers des types supérieurs évoluent dans le sens de l'embourgeoisement, alors que les trois quartiers populaires sont dans des cas de *tertiarisation moyennement qualifiée*. Contrairement au modèle de la « gentrification » souvent mobilisé dans la littérature sociologique anglo-saxonne, la croissance des effectifs des catégories supérieures, à Paris, se produit essentiellement dans les quartiers qui étaient déjà de type socialement supérieur, secondairement dans les quartiers de type moyen (pour 23 quartiers sur 24 des *espaces tertiaires intellectuels moyens*, le type d'évolution est également l'embourgeoisement), et assez peu dans les quartiers populaires.

Si cette accentuation des contrastes est générale pour l'ensemble de l'Ile-de-France, elle n'a pas été aussi systématique qu'à Paris. En effet, en banlieue, l'évolution des types de communes a été plus dispersée: si les communes bourgeoises très proches de Paris ont évolué comme les beaux quartiers parisiens, les autres, particulièrement les *espaces des cadres d'entreprise*, qui sont moins regroupés dans la partie centrale de la métropole, ont connu des évolutions variables, réparties dans tous les types d'évolution, ce qui est vrai aussi des communes de banlieue des types moyens et des communes de banlieue des types populaires. Ces dernières ont très majoritairement connu (171 communes sur 215) une évolution marquée par une croissance inférieure à la moyenne des catégories supérieures, mais on en trouve cependant 44 où elle a été supérieure à la moyenne, dont 28 dans le cas d'embourgeoisement.

#### INÉGALITÉS D'OFFRES ET INÉGALITÉS SOCIALES

Il est difficile de donner une image d'ensemble de la distribution des équipements et services selon les zones géographiques et les types d'espaces résidentiels, du fait de la diversité des secteurs d'équipements et de la variété des équipements et services dans chacun, sans compter les difficultés méthodologiques relatives tant aux sources disponibles qu'aux indicateurs pertinents pour faire des comparaisons systématiques. Nous donnerons ici quelques résultats relatifs à six d'entre eux: les équipements culturels, les équipements sportifs, les crèches, les équipements hospi-

taliers, les professions de santé, et les bureaux de poste.

Pour cinq de ces six secteurs – l'exception concernant les équipements sportifs –, les analyses que nous avons effectuées sur des données datant du début des années 1990<sup>2</sup> montrent un lien fort entre le niveau d'équipement et la centralité urbaine et l'ancienneté de l'urbanisation. Dans chacun des cinq secteurs, la construction de typologies par niveau d'équipement fait ressortir un ou des types supérieurement équipés, qui sont essentiellement des quartiers parisiens, et des types bien équipés<sup>3</sup>, qui sont d'autres quartiers parisiens, des communes de proche banlieue et des grosses communes centre de la deuxième couronne. Dans le domaine culturel, par exemple, un groupe de types, celui des *espaces privilégiés des spectacles*, présente un niveau exceptionnel pour les différents spectacles, le cinéma, les concerts, au-dessus de la moyenne pour les bibliothèques publiques, les écoles de musique et les ateliers d'art plastique et au-dessous pour les MJC seulement. Ce groupe comporte 61 unités, dont 47 sont des quartiers parisiens. Autre exemple, celui des crèches: les deux types supérieurement équipés comptent 66 unités, dont 45 quartiers parisiens. Dernier exemple, les bureaux de poste: la typologie sépare l'ensemble des quartiers de Paris du reste de la métropole, et les trois types supérieurs regroupent les arrondissements du centre-ouest et du Sud.

En banlieue, la majorité des communes de la première couronne et des grosses communes centres de la deuxième constituent des types assez bien équipés, qui suivent, à distance marquée, les types parisiens. Ces types ne sont supérieurs aux quartiers parisiens que pour certains équipements en nombre limité, comme les bibliothèques publiques, les MJC, les salles de sport. Les communes les moins bien équipées sont essentiellement des communes plus petites et plus périphériques.

Si l'on considère l'ensemble de la métropole, on trouve un lien assez marqué entre le profil socioprofessionnel des communes ou quartiers et le niveau d'équipement, dans le sens d'un cumul du niveau socioprofessionnel supérieur et du bon ou très bon niveau d'équipement. Mais ce cumul est, en fait, principalement lié au poids prédominant des types socioprofessionnels supérieurs dans Paris. Hors de Paris, la relation de cumul n'est plus du tout systématique, elle est même partiellement inversée dans certains cas. Par exemple, pour les équipements culturels, les communes des *espaces populaires et ouvriers* sont surreprésentées dans les types de banlieue bien équipés, alors que celles des *espaces des cadres d'entreprise* y sont sous-représentées. C'est donc la tendance marquée des catégories supérieures à se concentrer relativement dans Paris, qui leur réserve ainsi, dans une bonne mesure, l'usage des espaces les mieux dotés du point de vue des équipements.

Cette situation privilégiée de Paris pour la plupart des

secteurs d'équipement ne bénéficie cependant pas également à tous les quartiers parisiens, même si ces inégalités internes sont de second ordre par rapport à l'écart avec les banlieues moyennement ou mal équipées. Dans les différents domaines étudiés, ce sont en général les quartiers centraux, au centre-sud et centre-ouest, qui sont supérieurement équipés, alors que les quartiers du Nord-Est le sont souvent nettement moins. Dans certains cas, cela correspond à la superposition des fonctions urbaines, fonction de centre d'affaires ou fonction de centre de services à rayonnement national, voire international, qui s'ajoutent à la fonction résidentielle – cas des équipements culturels ou des bureaux de poste, par exemple. Mais, dans d'autres cas, les inégalités sont fortes, bien que la fonction résidentielle soit seule concernée. C'est le cas, par exemple, des crèches où les arrondissements les mieux équipés sont, dans l'ordre décroissant, le 5<sup>e</sup>, le 4<sup>e</sup> et le 9<sup>e</sup>, le 1<sup>er</sup>, le 13<sup>e</sup>, avec un nombre de places pour 1 000 enfants qui va de 547 pour le 5<sup>e</sup> à 311 pour le 13<sup>e</sup>, alors que dans les arrondissements moins bien équipés, le 10<sup>e</sup> et le 18<sup>e</sup>, le nombre de places est de 152 et 103 pour 1 000 enfants respectivement, ce qui est du niveau des communes bien équipées de banlieue, mais fortement inférieur aux précédents. Dans les grandes lignes, on retrouve dans ces disparités internes à la ville de Paris, le cumul entre inégalités sociales et inégalités urbaines, signalé précédemment.

De quelles dynamiques ces inégalités sont-elles le résultat ? On a évoqué, en introduction, les interrogations sur l'évolution des politiques publiques. Pour la plupart des secteurs d'équipement étudiés, la comparaison, lorsqu'elle est possible, avec les résultats d'une recherche antérieure analysant la situation au début des années 1970<sup>4</sup>, montre une progression générale des niveaux d'équipement<sup>5</sup>. L'hypothèse du « démantèlement du *welfare state* » est donc invalidée, au moins dans ce domaine. En revanche, l'étude de la distribution sociospatiale des évolutions montre des évolutions assez diverses, mais qui ne remettent guère en cause les disparités préexistantes.

Pour les équipements culturels, par exemple, le groupe des espaces supérieurement équipés a un peu progressé pour certains équipements et un peu régressé pour d'autres. Le groupe des communes de banlieue bien équipées a progressé pour les bibliothèques, les écoles de musique et les salles de spectacle, et c'est le seul où le nombre d'écrans de cinéma a augmenté. Le groupe des communes à équipement municipal réduit a le plus progressé pour les bibliothèques et les salles de spectacle, mais a reculé pour les cinémas. Enfin, le groupe des communes sous-équipées est celui qui a le moins progressé. Donc, l'écart s'est légèrement resserré entre les communes très bien équipées et celles qui le sont assez bien ou médiocrement, mais il s'est accru avec celles qui sont le plus sous-équipées.

Pour les crèches, l'accentuation des inégalités est plus

nette. Au début des années 1970, les grosses communes de proche banlieue étaient les mieux équipées, la crèche publique étant un équipement typique du « socialisme municipal ». Paris était sensiblement moins équipé et la banlieue périphérique, très peu. L'équipement en crèches publiques a progressé presque partout, mais c'est à Paris, dans des arrondissements comme le 5<sup>e</sup>, qu'il a progressé le plus, le niveau moyen d'équipement y étant devenu supérieur à celui de la proche banlieue. La progression la plus faible s'observe dans les zones qui étaient les plus démunies, si bien que les disparités ont progressé fortement. Cette évolution est d'autant plus frappante que la croissance des places de crèche s'est faite presque en raison inverse de celle du nombre d'enfants en âge de les fréquenter, dont le nombre a fortement diminué à Paris, un peu dans les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, mais fortement progressé en deuxième couronne. Et même à Paris, on l'a vu, ce ne sont pas les arrondissements où il y a le plus d'enfants qui ont le plus progressé.

On observe le même type d'accentuation, avec la même logique d'amélioration nette de la situation dans les espaces les plus centraux, pour l'équipement hospitalier.

Ces indications sont incomplètes du fait de la difficulté à comparer les données, recueillies à vingt ans d'écart. Mais elles semblent bien indiquer, dans l'ensemble, l'amélioration sensible ou le maintien du niveau d'équipement des espaces les plus centraux de la région urbaine, et une amélioration nettement plus faible pour les espaces les plus sous-équipés, qui sont aussi les plus périphériques.

Cette évolution pose problème à double titre. D'une part, elle contraste avec l'évolution démographique, qui a vu la décroissance de la population dans la partie centrale, Paris et la première couronne, et sa croissance dans la deuxième couronne. Le fort potentiel d'équipement des espaces centraux profite en conséquence à une population plus réduite, alors que la croissance de population se fait dans des zones peu équipées, où le niveau d'équipement progresse plutôt moins.

D'autre part, les choix résidentiels des catégories supérieures et la logique du marché foncier et immobilier tendent à leur réserver une part croissante de ce fort potentiel des espaces centraux, alors que les catégories populaires sont elles-mêmes de plus en plus périphériques. La progression générale du niveau d'équipement se fait dès lors selon une logique spatiale défavorable à la logique de redistribution sociale théoriquement attribuée aux équipements et services publics en particulier.

La ville de Paris est doublement concernée par cette évolution : son bon niveau général d'équipement profite de moins en moins aux classes populaires et de plus en plus aux classes supérieures. On a vu que Paris, du fait de cette évolution du profil social de sa population, joue un rôle stratégique dans la tendance au cumul des inégalités urbaines

et sociales. Et dans la capitale même, les disparités ne sont pas négligeables et se font également plutôt en défaveur des quartiers plus populaires du Nord-Est. Ces deux aspects sont sans doute liés, constituant deux facettes d'une même dynamique inégalitaire.

Les politiques publiques ont, depuis une dizaine d'années, de la loi d'orientation sur la ville à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, cherché à répondre à cette dynamique inégalitaire par des mesures de lutte contre la ségrégation passant principalement par une politique de localisation mieux répartie des logements sociaux. Du point de vue considéré ici, cette orientation est certainement nécessaire, car, à structure spatiale donnée du stock d'équipements, les logements sociaux sont les seuls qui peuvent garantir le maintien des catégories populaires dans les zones centrales bien équipées de la métropole parisienne.

On a pu contester cette orientation et son application sous forme de projets de nouveaux logements sociaux dans les beaux quartiers comme le 16<sup>e</sup> arrondissement, aux motifs que les ménages modestes bénéficiaires, très minoritaires dans ces quartiers, y seraient mal à l'aise et que le coût de ces réalisations permettrait de faire bien plus de logements ailleurs. Si l'interrogation sur les effets bénéfiques du mélange, en termes de liens sociaux, est légitime, on ne saurait oublier l'apport notable à la réduction des inégalités urbaines.

La mixité sociale résidentielle n'a certes pas les mérites automatiques qu'on lui attribue, mais la séparation sociale ou ethnique soulève bien d'autres difficultés, que ne sauraient estomper les vertus tout aussi discutables du « regroupement communautaire ». Et il n'est pas sans importance que les lieux de concentration des catégories populaires soient, en règle générale, les moins bien dotés en équipements et services.

Si le renforcement de l'accès des catégories populaires à des localisations résidentielles privilégiées, dont elles ont été de plus en plus écartées, est sans doute une approche nécessaire de la réduction des inégalités, celle-ci ne saurait

être suffisante. Même soutenu, un effort de construction de logements sociaux dans ces zones ne pourrait que modifier à la marge la structure de la population résidante, compte tenu des densités urbaines déjà atteintes. Il faut en conséquence aussi chercher à réduire les inégalités par une amélioration de l'équipement des quartiers populaires existants.

Dans le cas de Paris, les cumuls d'inégalités internes à la ville pourraient être traités, dans une certaine mesure, par une politique propre à la municipalité parisienne de modification de la distribution de ses ressources entre les quartiers. Mais les inégalités les plus fortes sont plutôt entre les zones centrales ou les grosses communes centres de périphérie, et les communes des banlieues les plus mal équipées. La réduction de ces inégalités-là suppose sans doute des redistributions de ressources publiques plus difficiles à réaliser, car il faudrait qu'elles s'effectuent à l'échelle de la métropole, alors que les regroupements intercommunaux en cours se font à une échelle plus locale.

Certains envisagent aujourd'hui la solution miracle de la mobilité qui viendrait remplacer les difficiles et coûteuses politiques que nous venons d'évoquer – il suffirait que tous les urbains deviennent hypermobiles, pour que s'estompent les effets cumulatifs des différences de qualité entre espaces. C'est oublier qu'en matière de mobilité aussi, les inégalités sociales sont cumulatives. C'est oublier que l'accès au quartier ne garantit pas l'accès aux équipements – les jeunes des banlieues mal équipées peuvent prendre le RER pour venir au Quartier latin, mais cela ne leur permet pas d'entrer à Louis-le-Grand. C'est oublier enfin que le temps de déplacement peut être prohibitif – le bon niveau d'équipement en crèches du 5<sup>e</sup> arrondissement ne résoudra jamais l'absence de crèches dans les communes populaires de Seine-et-Marne.

Edmond Préteceille

Directeur de recherche au CNRS,  
observatoire sociologique du changement (FNSP-CNRS).

1. Cf. Préteceille, E. 2000. *Division sociale et services urbains. Volume 1: Inégalités et contrastes sociaux en Ile-de-France*. Paris: CSU. La typologie présentée a été construite à partir des résultats du recensement de 1982, et l'évolution analysée sur la période 1982-1990. Les résultats de 1982 restent valables dans leurs grandes lignes pour 1990, la structure de la division sociale étant assez stable et évoluant plutôt par accentuation des contrastes existants. La construction d'une typologie pour 1999 est en cours et sera suivie de l'étude de l'évolution 1990-1999. Les intitulés en italique sont ceux des types définis dans ce travail, auquel on se reportera pour une description précise de leurs caractéristiques et des méthodes de construction.

2. Cf. Préteceille, E. 2002. *Division sociale et services urbains. Vol. II. Équipements et services urbains en Ile-de-France*. Paris: CSU. Le décalage hélas important entre la période mesurée par les données et la date de publication s'explique

par l'accumulation des difficultés rencontrées dans ce travail : difficulté d'identification des sources, d'accès aux données, mauvaise qualité ou lacunes et nécessité de corrections et d'enquêtes complémentaires, sans compter le travail statistique et d'analyse et d'interprétation des résultats...

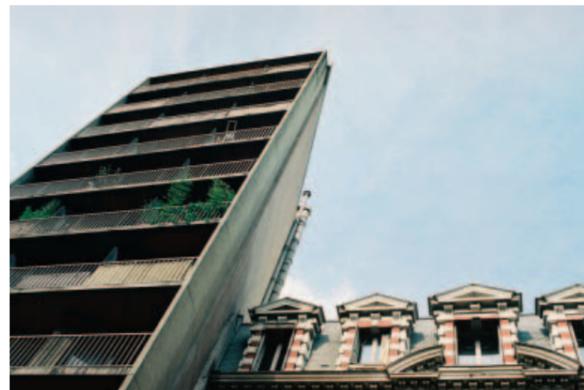
3. L'emploi des expressions telles que « bien équipé » doit s'entendre ici en termes relatifs, et ne préjuge pas du niveau absolu comparé à une norme souhaitable. Ajoutons que nos indicateurs comportent une partie de ratios normés par la taille de la population desservie, ce qui neutralise a priori dans une large mesure l'effet mécanique de la taille sur le niveau d'équipement.

4. Cf. Pinçon, Monique, Préteceille, Edmond, Rendu, Paul. 1986. *Ségrégation urbaine. Classes sociales et équipements collectifs en région parisienne*. Paris: Anthropos.

5. Le seul secteur où nous avons observé certains reculs est celui des praticiens de santé d'exercice libéral.



# PATRIMOINE ET TRANSFORMATION DES PAYSAGES



Depuis quelques années, le mitage progressif du Plan d'occupation des sols parisien témoigne de son essoufflement et de sa difficulté à répondre aux attentes des divers acteurs de la transformation de la ville. Les perceptions de la ville changent ; les modes de fabrication changent également. La maîtrise de ceux-ci et leur adéquation à ceux-là nécessitent une mise à plat des outils, mais aussi des concepts et des idéologies qui les sous-tendent.



Photos : Jérôme Saint-Loubert Bié.

# LE PAYSAGE ET L'OCCUPATION DES SOLS

Dans le domaine du paysage et de l'occupation du sol, et de manière probablement plus visible et plus sensible qu'en d'autres, les opinions ont beaucoup évolué au cours des vingt dernières années. Aussi les principales tendances constatées méritent-elles d'être rappelées, dans la mesure où elles serviront de point de départ aux choix futurs.

## LE RÔLE DE L'ESPACE PUBLIC

La fin des années 1970 a marqué une rupture avec l'urbanisme d'objets architecturaux et de voies spécialisées qui avait prévalu dans les années 1960. Deux exemples peuvent l'illustrer : l'arrêt de l'opération de rénovation du front de Seine au pont Mirabeau et sa poursuite par le projet Citroën, qui prolonge la ville existante et qui l'ouvre comme autrefois sur les rives du fleuve ; le sauvetage du canal Saint-Martin, menacé, à la même époque, par le projet autoroutier de l'axe nord-sud. À l'occasion de l'élaboration du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Paris (Sdau), de 1977, le réseau continu des espaces publics parisiens a conquis de nouveau la première place. Installé sur le site et la topographie de la vallée de la Seine, il est apparu rapidement – ce qu'il demeure – comme la clef de l'organisation du paysage naturel et construit de la ville.

Ainsi, la mise en valeur des grands lieux de Paris, capitale, a d'abord été celle des grands sites, qui rattachent la ville à sa région et à sa géographie. La Seine et les canaux ont ainsi constamment figuré comme des espaces à mettre en valeur, depuis le Sdau de 1977 jusqu'aux actions les plus récentes.

Elle a aussi été celle des grands tracés du XIX<sup>e</sup> siècle, surimposés à la trame du Paris populaire. La grande toile jetée sur la capitale, avec son système d'avenues classiques, ses boulevards et ses nombreux ronds-points, relais baroques de tous les grands tracés, constitue véritablement l'image unitaire de Paris et assure son fonctionnement comme organisme cohérent. Pendant vingt ans, des actions ont été promues sur les grandes voies de Paris. Cela a été le cas récemment avenue d'Italie, avenue de Flandre, boule-

vard Richard-Lenoir ou sur les Grands Boulevards. Mais beaucoup reste à faire, comme par exemple avenue de La Chapelle, sur les boulevards des fermiers généraux, des Maréchaux, place de Clichy, place Denfert-Rochereau, aux portes de Paris et dans bien d'autres sites encore.

La mise en réseau des parcs, anciens ou créés, des squares et des bois, grâce aux « promenades » d'Alphand, est un autre héritage majeur de l'histoire. Les parcs de la Villette et Georges-Brassens, puis ceux de Citroën et de Bercy ont répondu à cet objectif, ainsi qu'à une échelle plus locale, les très nombreux jardins de quartiers réalisés notamment dans le cadre des opérations publiques d'aménagement.

## LE RÔLE RÉGULATEUR DU PREMIER POS

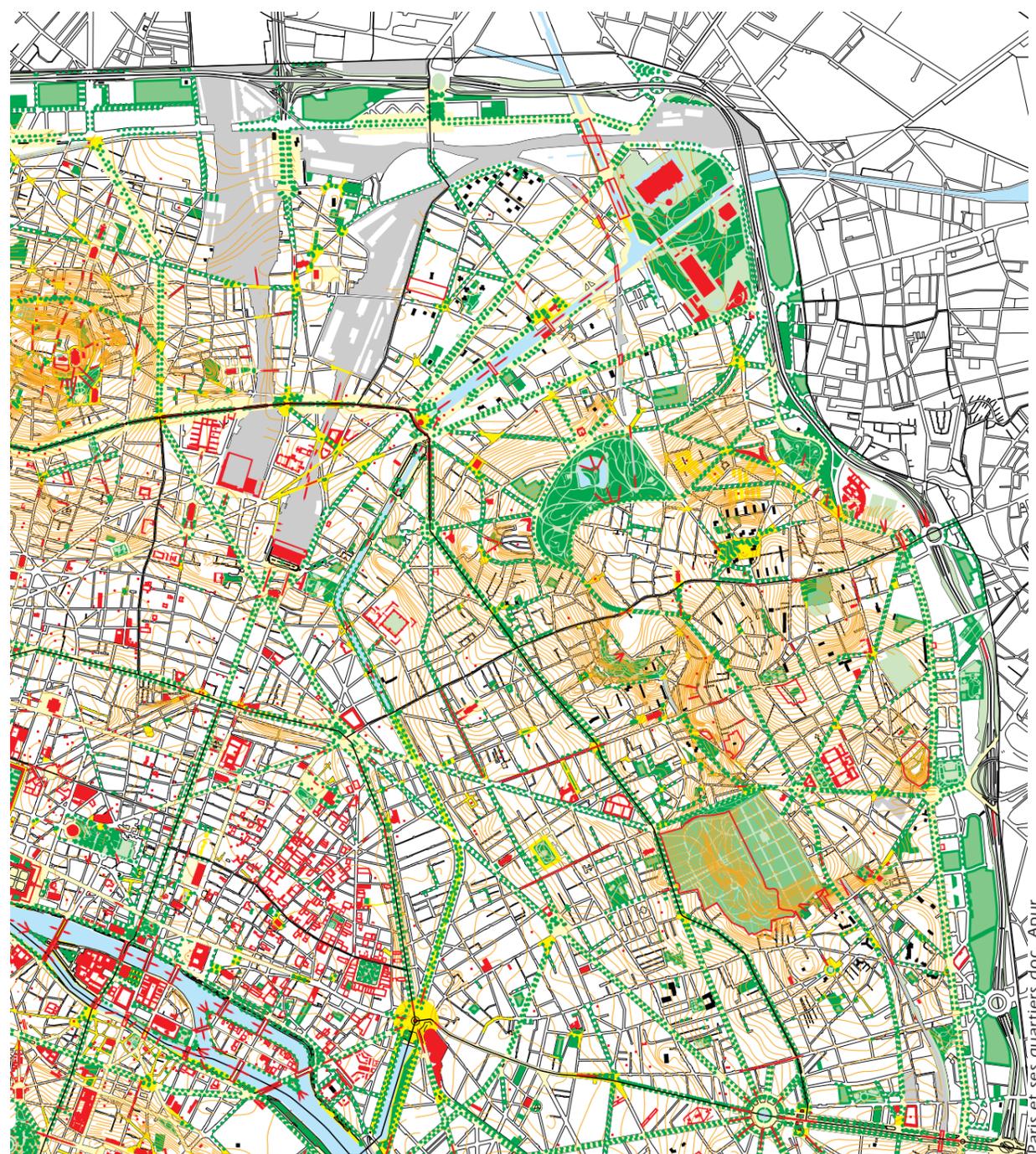
Le POS de 1977 a tenté, dans ce contexte, de concrétiser le retour aux valeurs traditionnelles de Paris, de la mixité et de l'urbanité. Ses innovations principales portaient d'une part sur la reconstitution du paysage continu des rues, à travers l'obligation de construire à l'alignement et sensiblement à la même hauteur que le tissu traditionnel. D'autre part, la mixité des activités existantes avec l'habitat était encouragée par le système des coefficients d'occupation des sols (COS) pondérés. Enfin, l'animation, notamment commerciale, a été facilitée à partir de la révision de 1989, par l'introduction de règles favorables à ce type d'occupation en rez-de-chaussée.

À travers son premier POS, le paysage de Paris a donc globalement retrouvé la voie d'une certaine cohérence structurelle, même si la définition de hauteurs en cœurs d'îlots n'offrait pas la même rigueur que les dispositions proposées en bords de rues. Il reste qu'à l'issue de la révision de 1989, et s'agissant des volumes bâtis, le POS a subi deux évolutions préoccupantes : tout d'abord, une certaine uniformisation des règles volumétriques, qui peut apparaître aujourd'hui comme un appauvrissement que la Ville s'est d'ailleurs efforcée de pallier localement, au cours des



Photo : Apur.

Avenue de Flandre, le retrait d'alignement de la rive nord, réalisé sur plusieurs décennies, expose les états successifs des règles d'urbanisme parisienne.



## Le paysage urbain

### Formes structurantes

-  compositions et tracés monumentaux
-  espaces singuliers
-  perspectives et échappées
-  bâtiments de 13 étages et plus
-  Seine, canaux et plans d'eau

### Composants du paysage et de son décor

-  grands et petits édifices monumentaux
-  sculptures et fontaines
-  plantations d'alignements
-  jardins publics
-  cimetières
-  terrains de sport
-  espaces et talus paysagers non accessibles
-  jardins privés

Paris et ses quartiers, doc. Apur

années 1990, dans les différents POS particuliers mis en place; ensuite, des possibilités de densification introduites qui ont été diversement appréciées.

Aujourd'hui, les dispositifs protégeant le grand paysage de Paris doivent, en particulier, être réexaminés. La plus grande partie des arrondissements parisiens est en « site inscrit ». Cette protection pourrait être étendue à la totalité du territoire, mais ses effets, qui interviennent au niveau des permis de démolir et de construire, ne permettent, le plus souvent, que de contrôler l'impact local des projets. De manière plus large, le POS de 1977 a mis en application, pour limiter la hauteur des constructions, des hauteurs plafonds qui, globalement, s'élèvent en gradins du centre à la périphérie. Ce dispositif simplificateur n'a pas pris en compte certains schémas antérieurs plus élaborés qui préconisaient, par exemple, le respect de hauteurs modérées sur les parties basses, plus importantes sur les reliefs, et la végétalisation des pentes. L'examen de la problématique des hauteurs plafonds devra tenir compte à la fois des transformations lourdes imprimées à la silhouette de Paris et de ses abords immédiats, notamment dans les années 1960 à 1970, et des potentialités de développement des territoires susceptibles d'évoluer. Le dispositif des fuseaux de protection qui sauvegarde les principaux points de vue, perspectives et échappées, pourrait, à cet égard, être étendu afin de préserver, en particulier, les vues issues des grandes infrastructures routières et ferrées.

### LE POIDS DES GRANDS ÉQUIPEMENTS

L'échelle du Paris « global » est aussi celle des grands équipements, dont l'intense développement a été rappelé. Les années 1980 ont complété le recentrement de la capitale déjà engagé autour des Halles et de Beaubourg, ainsi que les projets présidentiels de l'IMA, de l'Opéra de la Bastille, d'Orsay et du Grand Louvre. L'aménagement des Tuileries, de la passerelle Solferino et des quais a peu à peu apporté un nouveau perfectionnement à ce « patrimoine de l'humanité ».

Une seconde série d'actions, particulièrement structurantes pour le rééquilibrage des fonctions et la valorisation de l'image des quartiers est de la capitale, a été lancée avec le Palais omnisports et le ministère des Finances à Bercy, puis la Bibliothèque nationale François-Mitterrand au cœur de Paris Rive gauche. Au nord-est également, la poursuite de l'aménagement du site des anciens abattoirs de la Villette par l'État, autour de programmes d'équipements exceptionnels, est entrée en synergie avec la politique menée par la Ville sur les quais des canaux, du bassin de la Villette et place de la Bataille de Stalingrad.

### DES EXIGENCES ACCRUÉS DE PROTECTION

Ces exigences se sont exprimées tout d'abord dans le cadre réglementaire du POS. La Butte-aux-Cailles, la rue Montorgueil et les Champs-Élysées ont vu s'amorcer, dès 1991, le développement de POS distinctifs qui se sont étendus progressivement là où il apparaissait urgent de préserver l'identité des quartiers, anciens villages ou tissus de faubourgs, particulièrement à Montmartre, dans le quartier Mouffetard et dans le faubourg Saint-Antoine. Parallèlement, une démarche réparatrice a été engagée pour essayer de réorganiser les multiples opérations publiques qui s'étaient développées auparavant sous forme de zones d'aménagement concerté (ZAC) ou, le plus souvent, à partir de déclarations d'utilité publique (DUP) sur des espaces de taille généralement plus limitée répartis dans la ville.

Une partie de ces opérations progressait avec difficulté, souvent parce qu'elles posaient des problèmes aigus de relogement. Leur emprise en mutation, avec des immeubles murés et des terrains en friche, créait des inconvénients, certes temporaires, à l'échelle de l'aménagement d'une ville, mais très lourds pour la vie et le paysage des quartiers où elles se situaient. Ces situations engendraient également des critiques à l'encontre des projets. La redéfinition des approches pour ces territoires a amorcé de nouvelles formes de concertation avec les habitants, notamment par l'intermédiaire d'associations locales très actives, en s'appuyant sur le travail d'architectes coordinateurs pour définir les nouveaux choix d'aménagement.

Aujourd'hui, pour importantes qu'aient été ces interventions, le travail à accomplir reste considérable puisqu'il intéressera toutes les emprises mutables, mais aussi les nombreux quartiers « composites » pour lesquels les questions concernant le paysage sont importantes. La carte jointe met en évidence la diversité réelle du paysage de certains quartiers de Paris et la traduction qu'en donne dorénavant le POS, devenu PLU. La comparaison des documents montre l'ampleur des moyens à mettre en œuvre dans le cadre de la révision du PLU.

### UN DÉBAT SUR L'ARCHITECTURE

Le début des années 1980 a coïncidé avec la naissance d'un débat entre les tenants d'une démarche historisante et ceux de la poursuite d'une « modernité » ou d'une « néomodernité ». En matière d'aménagement urbain, cela s'est traduit par une recherche de rigueur urbaine dans les raccordements entre œuvres architecturales, comme dans les opérations de Bercy ou de Reuilly, à laquelle a répondu la volonté d'autonomie et d'originalité de certains architectes qui se sont dif-

facilement pliés à l'idée d'œuvres collectives liées à un projet urbain. Ces attitudes ont trouvé à s'illustrer dans des réalisations de qualité, que ce soit à l'occasion des grands projets de l'État ou dans des opérations d'aménagement comme celle des Amandiers. Le résultat en est une sorte de grand éclectisme de fait.

Pour ce qui est de l'architecture courante, au fil des rues, le bilan est plus mitigé. Aux réalisations subtiles, mais trop rares, correspondant notamment à certains programmes sociaux, a répondu une production privée qui s'est trop souvent appuyée sur un modèle « parisien » imaginaire, revêtu d'enduits ou de pierres agrafées dont l'aspect et l'entretien ne vont pas dans le sens d'une harmonisation avec le « déjà-là ».

#### GÉRER LA COMPLEXITÉ

La vision de Paris est donc à présent devenue singulièrement plus complexe. Le Paris « représentatif » jouit d'une image cohérente et forte, construite en peu de temps. Sa forme, issue pour beaucoup du XIX<sup>e</sup> siècle, est celle d'un réseau d'espaces et de bâtiments publics organisés « comme si les rues se prolongeaient à travers la ville entière où les maisons ne semblent pas là pour qu'on les habite mais comme des coulisses entre lesquelles on passe » (W. Benjamin).

Le Paris des quartiers est celui de la vie locale, de l'enfance et de l'éducation. La réforme de son plan, au XIX<sup>e</sup> siècle, n'a pas radicalement gommé les aspects tenaces de l'identité de ces quartiers : paysage, ambiance, vie collective, etc. Elle a tout au plus contribué à accélérer leur différenciation sociale. Le Paris « local » trahit en fait ses origines composites et évolue lentement, par à-coups, de manière très imbriquée dans le Paris « global ». Ces mouvements aboutissent au final à une géographie subtile de l'espace, qu'il devient difficile de gérer en termes réglementaires plutôt que sous la forme de projets de quartiers.

La structure du Plan d'occupation des sols (POS) de Paris a, de ce point de vue, beaucoup vieilli. Adopté en 1977, révisé en 1989, puis en 1994, il a été, au cours de la dernière décennie, amendé par les nombreux POS particuliers. Ces évolutions ont conduit à une grande opacité et à une difficulté dans la manière de gérer les permis de construire, puisque, dans de nombreux quartiers, la distance est souvent grande maintenant entre les souhaits de la Ville, ceux des habitants et ce que permettent les documents réglementaires. En un mot, le règlement qui fixe l'occupation du sol de Paris doit être revu. La révision du PLU, avec toutes ses incertitudes, offre à cet égard de nouvelles perspectives.

Comme le POS, le PLU va peser sur la volumétrie et l'aspect des constructions, ainsi que sur les densités d'occupation autorisées. Mais cette compétence s'étend désormais

sur les territoires de ZAC, ce qui est nouveau. Il peut traiter, comme les POS particuliers, des questions de patrimoine et de conservation des immeubles et des espaces libres jugés intéressants. Enfin, son élaboration s'inscrit dans un processus de concertation très largement ouvert. Il doit aussi prendre en compte les évolutions du monde économique, telles que la distinction de plus en plus incertaine entre immeubles d'activités et immeubles de bureaux, et la conception nouvelle de ces immeubles nécessitant par exemple de plus grandes hauteurs sous plafond.

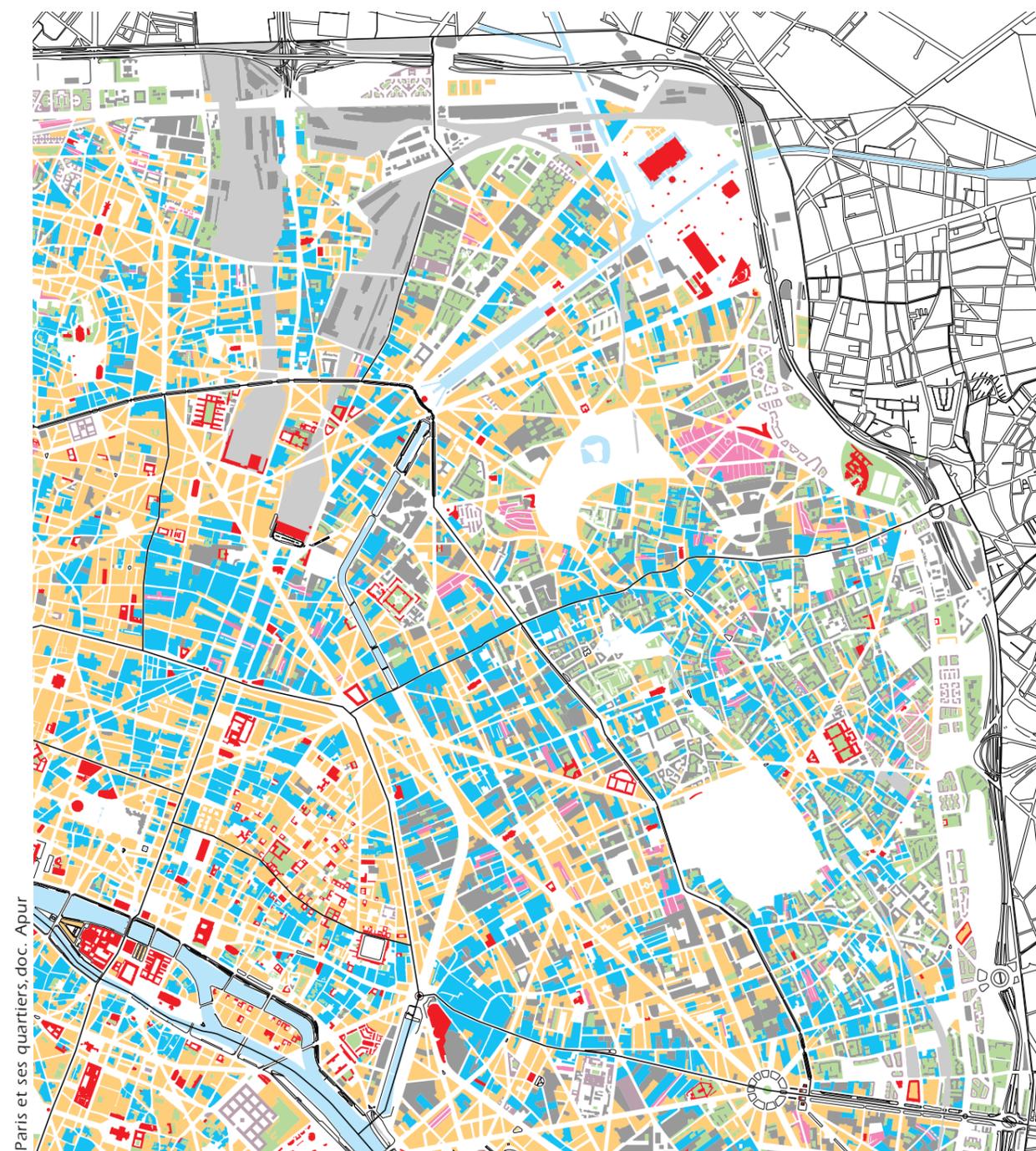
Ces préoccupations peuvent apparaître ponctuelles, mais elles conditionnent en fait toutes les questions de construction à Paris. Le PLU est, en définitive, une occasion de faire se rejoindre le Paris dont traitent les règlements avec celui que les Parisiens souhaitent. Les interrogations sur les modalités de mise en œuvre d'un tel document réglementaire restent cependant entières. Deux sujets méritent à cet égard un examen particulier : le patrimoine et l'architecture.

#### DÉFINIR LE SOCLE PATRIMONIAL

Au cours de l'histoire, la notion de patrimoine a beaucoup évolué. Centrée sur les principaux monuments, elle s'est ouverte progressivement à des quartiers jugés historiquement remarquables, puis s'est étendue aux ouvrages d'art. Mais ce patrimoine, déterminé par les textes, est aujourd'hui jugé par trop limité. La demande porte désormais sur un patrimoine négocié, qui s'attache aux composantes les plus modestes du paysage de la ville, voire aux souvenirs attachés à un lieu. Prendre en compte cette exigence dans les futurs documents d'urbanisme apparaît donc comme un impératif.

Ainsi, il faut que la préservation et la conservation du patrimoine soient une préoccupation constante, sans pour autant tomber dans une vision immobiliste de la ville. On note souvent que le mode d'engendrement progressif d'un tissu composite appelle la protection en tant que processus et non pour tel ou tel de ses constituants historiquement « intégrés ». L'idée d'un plan de préservation ou « d'évolution accompagnée » a été avancée, lequel serait mis en œuvre en concertation avec les riverains des différents quartiers, dans le cadre de zones de protection particulière, combinant contraintes juridiques et avantages fiscaux éventuels. Cette politique sauvegarderait ce qui mérite de l'être dans l'héritage et le visage traditionnels de Paris, tout en favorisant la cohabitation de formes architecturales anciennes et contemporaines.

La diversité des points de vue actuels en matière de patrimoine, qu'il s'agisse de ceux des habitants ou des experts, indépendamment de la spécificité des quartiers,



Paris et ses quartiers, doc. Apur

#### Le tissu urbain

##### Tissus continus

- réguliers
- composites
- en partie libres

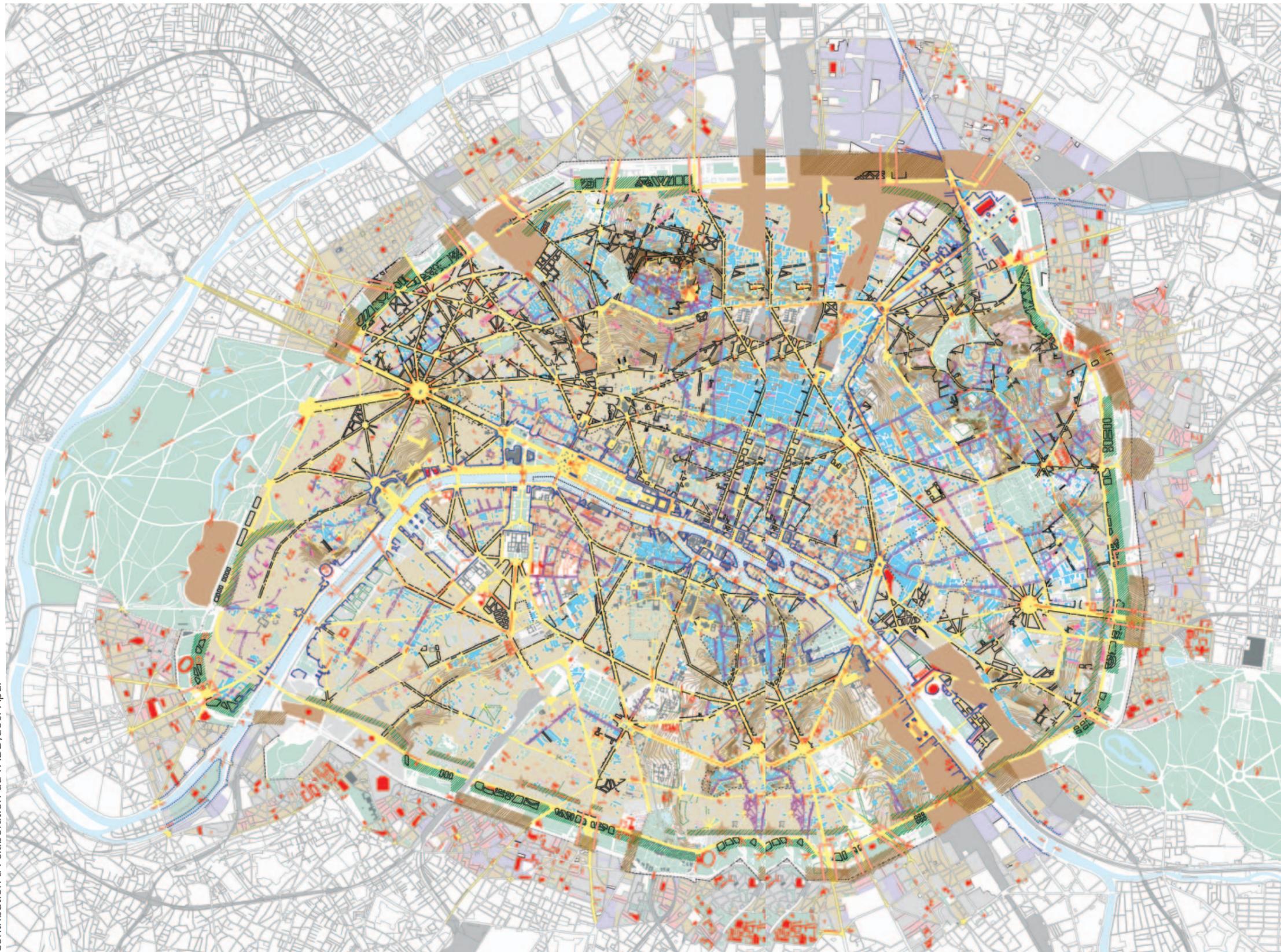
##### Tissus discontinus

- compositions centrées et axées
- compositions libres

##### Tissus de petite échelle

- 

- grands et petits édifices monumentaux
- jardins privés



**Mettre en valeur le paysage et le patrimoine**

**S'appuyer sur la géographie**

-  mettre en valeur les sites de la Seine et des canaux
-  prendre en compte les effets du relief
-  préserver les vues, perspectives et panoramas

**Préserver la diversité des paysages urbains**

-  exprimer les grands tracés
-  préserver les rives homogènes
-  mettre en valeur les rues irrégulières
-  porter attention aux tissus hétérogènes fragiles
-  traiter les rives des opérations modernes

**Exploiter et enrichir le patrimoine naturel et bâti**

-  valoriser les éléments inscrits ou classés
-  respecter le rôle des édifices repères
-  préserver les tissus de petite échelle
-  sauvegarder des témoignages de la mémoire locale

**Redéfinir les paysages en transformation**

-  dans les lieux de projets
-  pour les opérations d'urbanisme
-  sur les infrastructures (périphérique, SNCF et petite ceinture)
-  par la mise en relation des HBM et de la ceinture verte

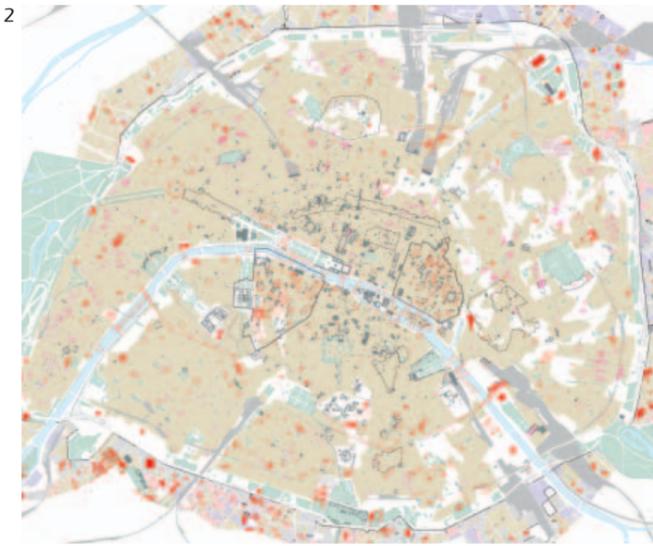
**Renforcer les continuités en limite de Paris**

-  au droit des seuils et des portes
-  En renforçant les grands tracés et les jonctions

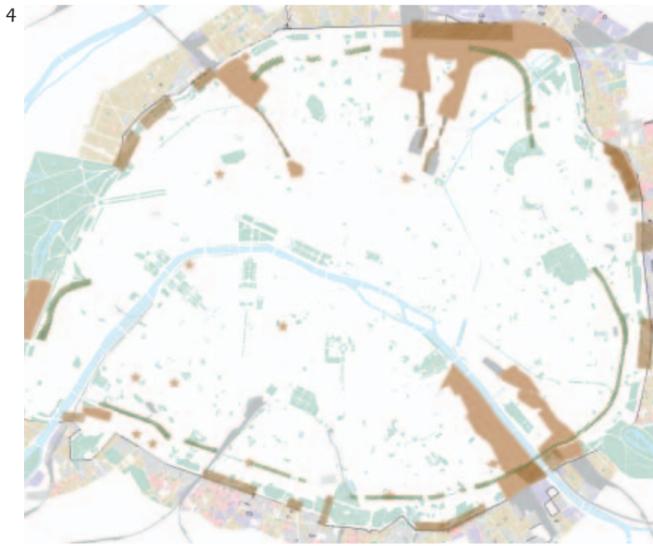
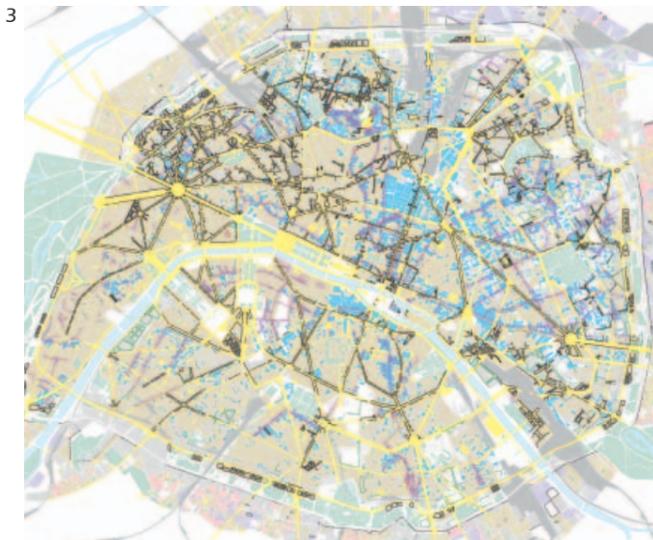
**Première couronne, le cadre urbain**

-  tissus continus
-  tissus discontinus
-  grandes emprises d'activités
-  tissus à dominante d'habitat individuel

- 1 **S'appuyer sur la géographie**
    -  mettre en valeur les sites de la Seine et des canaux
    -  prendre en compte les effets du relief
    -  préserver les vues, perspectives et panoramas
  - 2 **Exploiter et enrichir le patrimoine naturel et bâti**
    -  valoriser les éléments inscrits ou classés
    -  respecter le rôle des édifices repères
    -  préserver les tissus de petite échelle
    -  sauvegarder des témoignages de la mémoire locale
  - 3 **Préserver la diversité des paysages urbains**
    -  exprimer les grands tracés
    -  préserver les rives homogènes
    -  mettre en valeur les rues irrégulières
    -  porter attention aux tissus hétérogènes fragiles
    -  traiter les rives des opérations modernes
  - 4 **Redéfinir les paysages en transformation**
    -  dans les lieux de projets
    -  pour les opérations d'urbanisme
    -  sur les infrastructures (périphérique, SNCF et petite ceinture)
    -  par la mise en relation des HBM et de la ceinture verte
- Première couronne, le cadre urbain**
-  tissus continus
  -  tissus discontinus
  -  grandes emprises d'activité
  -  tissus à dominante d'habitat individuel



Contribution à l'élaboration du PADD, doc. Apur



laisse prévoir que cette question sera difficile à gérer. Il faudrait, pour le moins, s'assurer des objectifs et de la méthode d'évaluation sur des bases stables et clairement établies, complétées par quelques critères spécifiques variables selon les particularités des secteurs étudiés.

**LES PARISIENS  
ET  
L'ARCHITECTURE  
CONTEMPORAINE**

La création de quartiers nouveaux a également donné lieu, au cours des années passées, à des débats souvent très vifs

sur les questions d'architecture. Ces débats ont pris un tour nouveau avec le développement des grands projets de la Ville et de l'État, de sorte qu'au total, la situation apparaît aujourd'hui paradoxale. Vis-à-vis de l'extérieur, grâce principalement à ses réalisations parisiennes – grands

équipements, bureaux et logements –, la profession a conquis une stature internationale, dont les effets se font encore sentir. Cette image est positive pour l'influence économique et culturelle de la France. À l'inverse, les Parisiens, s'ils apprécient certains grands projets, sont d'une façon générale assez réservés sur l'architecture récente produite dans la capitale. Il est vrai que plusieurs constructions, de grandes dimensions ou au cœur de quartiers anciens, laissent perplexe et pèsent de façon durable sur le paysage des quartiers qui les ont reçues. Il faut encore sensibiliser et former davantage les maîtres d'ouvrage, notamment privés, et la profession dans son ensemble à ces questions d'insertion urbaine d'une architecture contemporaine de qualité. Une comparaison avec les méthodes et les résultats obtenus dans des capitales comparables pourrait éclairer cette question.

On peut cependant s'interroger sur les conséquences qui ont été souvent tirées de cette situation dans les projets les plus actuels, qui voient fleurir une architecture de pastiche et peu imaginative. Peu de gens prennent de risques aujourd'hui, surtout quand pèse la menace d'un contentieux au moment du permis de construire. Si l'objectif est que Paris reste une capitale vivante et créative, la question d'une reconversion, voire d'une renaissance de l'architecture contemporaine, pourrait être posée. La sensibilité nouvelle des habitants, favorables à l'irrégularité, à l'inachèvement, pourrait rencontrer la pratique artistique revendiquée par certains architectes qui prônent la fragmentation, la dissymétrie, les failles, la variété volumétrique, la diversité des matériaux... Peut-on rêver d'une valeur plus faible du foncier et de densités mieux contrôlées qui autoriseraient aussi des espaces d'expérimentation architecturale, voire urbanistique?

Admettre que l'architecture des bâtiments constituant les parois de l'espace public soit totalement régie par des codes ou des conventions, a priori supposés être partagés par le public, c'est refuser pour beaucoup le caractère irréfragable de l'œuvre architecturale. Encore faut-il, pour alimenter le débat, que les termes naguère consensuels de « caractère », de « convenance » trouvent leurs équivalents contemporains.

Fondée au départ sur des entretiens publics où pourrait être également évoquée la question réciproque du patrimoine et l'exposition d'exemples réussis (car il en existe), cette démarche pourrait se prolonger par des concours spécifiques à l'occasion de projets municipaux, ou même, pourquoi pas, de l'État, comme on a pu le voir pour les projets universitaires de Paris Rive gauche. Sous certaines conditions, les innovations d'aujourd'hui doivent figurer au patrimoine de demain. Il suffit de rappeler la violence polémique qui avait accueilli la présentation par la presse de la pyramide du Louvre, jugée par certains indigne de son environnement architectural, alors que non seulement chacun s'y est habitué, mais que les avantages et la qualité du dispositif architectural sont admis par tous.

**METTRE  
EN PLACE  
DE NOUVELLES  
RÈGLES**

Toutes ces perspectives appellent de nouveaux outils. À partir de l'évolution passée du POS, les réflexions doivent

s'organiser sur un dispositif réglementaire général, mais aussi sur certaines dispositions spécifiques, comme les emplacements réservés pour équipements et pour alignements. Ces dispositifs doivent-ils encore être utilisés et dans quelle mesure? D'autres questions devront être abordées pendant l'élaboration du règlement du PLU, comme les servitudes en faveur du logement social. Il est utile de les rappeler pour montrer la nature et la diversité des mesures qui devront traduire, sur le plan réglementaire, les orientations du Projet d'aménagement et de développement durable (Padd).

**LA DENSITÉ.** La question de la densité est au cœur de la loi SRU. Sa gestion fait cependant débat, sur le fond comme sur la forme.

Sur le fond, la question du niveau satisfaisant de densité n'est pas facile à régler. L'objectif pourrait être de maîtriser l'évolution de l'espace urbain en contrôlant mieux les reconstructions en cas de démolition et reconstruction; en aménageant partiellement les friches en jardins, équipements sportifs ou de proximité, lorsque les besoins sont manifestes. Les modalités d'application de ces règles sont à



Promotionnel populaire (1, 2) et moderne (3)

- 1. Rue Leibniz, ZAC Moskowa
- 2. rue de Charonne
- 3. rue de Charonne

Conventionnel urbain

- 4. Odile Seyler, 1998.
- 5. Patrick Berger, 1999.
- 6. agence FFL, 2000.
- 7. Galiano, Simon, Ténot, 2000.

Néo-moderne «puriste»

- 8. Brenac et Gonzales, 1993.
- 9. Mas et Roux, 1999.
- 10. Michel W. Kagan 1998.

Expressionniste «plastic»

- 11. Phillippe Borel, 1999.
- 12. Vittorio Mazzucconi, 1976.
- 13. Michel Bourdeau 1994.

Conventionnel «brutaliste»

- 14. Herzog et de Meuron, 2002.
- 15. Philippe Gazeau, 1993.



Photos : Apur.



Doc. Apur

### Densités bâties

**Densité à la parcelle** (rapport entre la surface totale de plancher bâtie et la surface de la parcelle)

- de 0,21 à 1,00
- de 1,01 à 1,50
- de 1,51 à 3,00
- de 3,01 à 5,00
- 5,01 et plus

principaux équipements bâtis et non bâtis

Sources : données Dauc, STDF, 1999, fichier des propriétés bâties – FPB 1999

affiner, par exemple en utilisant différemment le « COS de fait ». Ce dispositif permet actuellement, dans certains cas et sous certaines conditions, de reconstruire un immeuble dans le même volume, même si ce volume offre une densité généralement supérieure à celle autorisée dans la zone. À l'inverse, le maintien d'une densité inférieure à celle autorisée pourrait être exigé, afin de préserver certaines parcelles de la densification ou de l'homogénéisation.

Sur la forme, pour gérer cette densité, le choix reste ouvert entre le maintien d'un COS, ou la simple expression de règles de constructibilité définissant un volume et un gabarit, par le jeu combiné de règles de hauteur, de prospects, de distances d'implantation par rapport aux voies publiques ou aux limites séparatives, et de coefficients d'emprise au sol. Pour Paris, il a jusqu'à présent été jugé intéressant de pouvoir appliquer des COS différenciés par fonction, pour orienter la destination des bâtiments, ainsi que des COS alternatifs adaptés à la superficie des terrains et à la structure foncière de la zone. Des choix seront à faire dans ce domaine. La loi SRU invite par ailleurs à utiliser aussi le COS comme un outil possible de transfert de densité pour des motifs de protection, ouvrant, dans le cas des logements, la possibilité de vendre les droits à construire d'une parcelle sensible qui serait conservée en l'état. L'intérêt de cette possibilité pour Paris sera à apprécier.

Le niveau des COS, si cet outil est maintenu, devra être défini dans chaque zone et chaque secteur. Au-delà, il faudra cependant préciser comment et où des dispositions particulières devront être prises. Ces ajustements pourraient concerner des secteurs géographiques (quartiers sensibles en termes de paysage) ou certaines parcelles en fonction de leur taille. On peut encore imaginer d'inverser le dispositif en ayant en général un COS relativement bas et des bonus pour certaines fonctions ou dispositions. Dans certains secteurs, la mixité des fonctions qui caractérise le tissu, ou encore la mixité des programmes de logements, voire le logement social, pourraient par exemple bénéficier d'un tel bonus.

Les terrains sous-utilisés, notamment les grands terrains, poseront des questions particulières. La loi SRU autorise, il est vrai, par le biais de l'article L. 123-2, le sursis à statuer sur cinq ans pour l'aménagement de certains terrains. Mais ce délai reste bien court, comparé à celui nécessaire à la réflexion pour concevoir l'avenir de tels terrains. Il faudra peut-être imaginer d'autres dispositifs pour les gérer. D'autres pistes sont également à explorer, comme la création d'emplacements réservés permettant, notamment, de concourir à l'objectif d'atteindre les 20 % de logements sociaux, ou la mise en œuvre de projets d'intérêt général. Le maintien, dans leur principe, de zones générales comme les zones ND, UP, UI et UN paraît en première approche sou-

haitable, mais cela doit être encore débattu. Il faudra préciser s'il convient de prévoir une règle pour chaque site ou une règle générale. Le cas particulier de la zone ND sera à examiner avec soin, site par site, pour en faire évoluer les modalités d'application le cas échéant. Toutes ces questions méritent donc un examen approfondi sur la base des orientations prises à l'issue de la première étape d'élaboration du PLU.

**MIXITÉ, DIVERSITÉ ET ZONAGE.** La question du zonage pourrait se poser, d'un point de vue général, dans un esprit relativement proche, pour Paris, de celui des anciens POS. Mais, même dans cette hypothèse, d'autres questions resteraient à approfondir.

Le choix des échelles retenues pour assurer la mixité et la diversité doit tout d'abord être précisé. Sur certains thèmes, elles pourraient être assurées à l'échelle du quartier, mais parfois, il pourrait être jugé souhaitable de descendre à celle de l'îlot, voire à celle du bâtiment. Le réalisme de telles orientations devra être apprécié. Une densité définie à l'échelle de l'îlot pourrait, par exemple, servir de mesure et de plafond à des actions à la parcelle, par exemple en acceptant des bureaux en rez-de-chaussée si le taux d'emploi dans l'îlot est très bas.

En matière de paysage, indépendamment des règles fixées pour la densité, une attention beaucoup plus fine devra être portée aux différenciations morphologiques, quartier par quartier. Une précision suffisante devra être apportée à la description du caractère de chaque secteur. À l'intérieur de ces territoires, les conditions de préservation de certains immeubles, ou de groupes d'immeubles, nécessiteront des analyses fines.

### LES OUTILS

Plusieurs règles de définition des formes urbaines

doivent encore être précisées dans le cadre des nouveaux documents d'urbanisme.

**LES ALIGNEMENTS.** Un nouvel examen des alignements de voirie qui subsistent, après les mesures successives de réduction prises au cours des dix dernières années, paraît souhaitable. S'ils demeurent peu nombreux, les sites en question impliquent aujourd'hui des choix difficiles. L'implantation des constructions à l'alignement, qui était jusqu'à présent une règle centrale du POS, pourrait être mieux modulée en fonction du contexte bâti, en ordre continu ou discontinu.

L'obligation, sauf présence du filet de couleur, imposant d'implanter les constructions à six mètres de l'axe d'une voie pose également question. Supprimer cette règle, sauf adaptation sur certains sites particuliers, permettrait de généraliser l'implantation à l'alignement de fait, plus

respectueux du paysage. Par ailleurs, la question de « l'ilot ouvert » conduit à revenir sur la nécessité d'une application systématique de l'ordre continu. Dans certains secteurs, ou sur certains terrains de grandes dimensions, la discontinuité, ou l'exigence de transparence, pourrait par exemple être la règle suivant des modalités qui restent à définir. Elle pourrait être cohérente avec des COS modérés.

**LES EMPRISES CONSTRUCTIBLES.** L'expérience acquise montre que l'épaisseur de la bande constructible en rive d'espaces publics, dite bande E, doit, dans certains cas, être adaptée en fonction de la nature des formes urbaines d'un quartier et des fonctions à accueillir ou existantes. Les règles de construction dans la profondeur des parcelles doivent aussi être revues afin de permettre notamment une utilisation plus généreuse en limite séparative.

**LES HAUTEURS.** La hauteur des constructions, leur régularité ou, au contraire, leurs singularités, fondent un des aspects majeurs du paysage de Paris. Davantage même, il s'agit d'un véritable discriminant entre le Paris global et le Paris local. L'un est saturé ou saturable; l'autre, et c'est sa qualité essentielle, paraît inachevé, par conséquent évolutif. Outre les questions de fond sur l'intérêt et la diversité du paysage de Paris, déjà évoquées, ce thème soulève des interrogations ponctuelles sensibles sur les raccordements entre immeubles, les verticales de façade et la gestion des pignons, mais aussi sur la profondeur des parcelles, notamment dans les sites dont le relief est important. L'hypothèse d'une hauteur plafond par secteur pourrait être examinée.

D'autres questions, nombreuses, concernent également :

- les distances entre bâtiments en fonction des hauteurs, ainsi qu'entre bâtiments et limites séparatives en fonction du nivellement. Des dispositions nouvelles, plus respectueuses du paysage préexistant, sont à imaginer notamment vis-à-vis de l'ensoleillement ;
- les gabarits enveloppes sur rues et les toitures. Une définition plus nuancée des gabarits, selon les tissus et la largeur des voies, s'impose à de nombreux points de vue ;
- les saillies, retraits et percements sur rues. Il est souhaitable de prendre en compte le relief et la pente des voies en instaurant, en fonction de cette pente, des longueurs maximales de bâtiments et en obligeant à fractionner les volumes des grands linéaires de façade ;
- le traitement des rez-de-chaussée et des transparences qui concerne les commerces, mais aussi la possibilité d'accepter les bureaux en quantité mesurée ;
- le stationnement, dont les règles doivent s'appuyer sur les dispositions conjointes du Plan des déplacements urbains (PDU) et de la loi SRU. La possibilité de définir des périmètres spécifiques est l'une des premières réflexions à mener dans ce domaine. Il s'agit d'une question très importante, qui a déjà été développée dans l'examen des questions de déplacement et de gestion de l'espace public ;
- les locaux annexes, dont les caractéristiques devraient être adaptées au développement du vélo, mais aussi au tri sélectif des ordures ménagères ;
- enfin, la remise en ordre et, sans doute, un contrôle accru des règles de publicité et des dispositions de ravalement.

*Cet article a été rédigé à partir des études de l'Apur, notamment « Paris 2001, Analyse économique, sociale et urbaine, bilan analytique », Olivier Nicoulaud, Apur, octobre 2001.*

**ÉLÉMENTS  
POUR UN PLAN  
D'AMÉNAGEMENT  
ET  
DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**

**UN URBANISME  
OUVERT  
ET SOLIDAIRE**

Paris, « ville ouverte et solidaire », c'est d'abord, une mise en valeur du paysage et du patrimoine parisiens, avec l'embellissement des grandes artères, la défense des ensembles bâtis hétérogènes (faubourgs, quartiers pittoresques), ceux de faible densité et ceux qui sont inscrits ou classés. Mais c'est aussi accueillir l'architecture moderne et lui donner toutes les possibilités de s'exprimer.

C'est, en outre, une ville plus verte, avec des options fortes : créer de nouveaux jardins en donnant la priorité aux quartiers qui en sont le plus dépourvus, mais également, dans la mesure du possible, offrir des jardins ou des espaces végétalisés à proximité du domicile de chaque Parisien, mettre en valeur le site de la Seine et celui des canaux, ou encore requalifier les grandes voies plantées et favoriser l'ouverture d'espaces libres.

Faire de Paris une « ville ouverte », c'est encore réconcilier les principaux espaces publics et la vie locale avec la mise en place d'un réseau de liaisons douces entre les quartiers, « civiliser » les voies principales, alléger la circulation dans le centre, protéger les riverains et les espaces publics des nuisances automobiles et limiter celles des autocars aux abords des principaux sites touristiques. C'est aussi promouvoir une « écomobilité », avec un nouveau plan de circulation, la création d'un tramway sur

les boulevards des Maréchaux, d'une liaison de transports en commun plus fluide entre les gares, de nouvelles stations de métro et de RER dans les zones les moins bien desservies. C'est également favoriser le développement des transports par voie d'eau, ainsi que l'organisation de la distribution des marchandises à partir d'hôtels logistiques et d'un maillage de points relais pour la distribution locale.

La « ville solidaire », c'est une nouvelle politique de l'habitat impliquant, d'une part, un rééquilibrage entre les différents quartiers, afin de désenclaver et de revitaliser les territoires marqués par les grands ensembles sociaux et, d'autre part, de rendre prioritaires la lutte contre l'habitat dégradé et la réduction des inégalités dans les quartiers « politique de la ville » et sur le territoire de la couronne. Cet urbanisme s'attache à favoriser la vie de quartier en préservant et favorisant la diversité sociale, économique et commerciale, essentielle au maintien de la substance et de l'animation des quartiers.

Enfin, la « ville solidaire », c'est chercher à ouvrir de nouveaux secteurs de développement aux limites de Paris, en synergie avec les communes riveraines qui ont engagé des projets de développement sur de nouveaux pôles d'activités, comme au Nord-Est, au sud de la Plaine de France ou sur les rives de la Seine.

# LE PATRIMOINE ÉVOLUTION ET ENJEUX

F R A N Ç O I S L O Y E R

La notion de patrimoine, qui nous est aujourd'hui familière, n'existait pas encore il y a vingt-cinq ans. Aussi ne faut-il pas s'étonner qu'elle soit entièrement ignorée du POS de Paris, élaboré dès 1974. S'il existait, à cette époque, un intérêt aux questions de conservation du bâti, il concernait davantage la sauvegarde d'un paysage urbain mis à mal par les règlements en vigueur, que l'orientation volontiers nostalgique de la sensibilité actuelle, tournée vers une préservation extensive des témoignages du passé. Le contexte n'était d'ailleurs pas le même. Dans une période dévouée à la contestation du mouvement moderne (et de ses effets sur la forme urbaine), la prise de conscience de l'intérêt du paysage bâti était en pleine renaissance – la notion même de « tissus constitués »<sup>1</sup> en est la preuve. La génération du dernier quart du xx<sup>e</sup> siècle, qui a été la nôtre, redécouvrait une conception de l'aménagement urbain depuis longtemps considérée comme désuète, honnie au nom de la théorie moderniste de l'intégrité de l'architecture (et de ses postulats sur le privilège de l'intérieur par rapport à l'extérieur, l'autonomie des volumes par rapport à la régularité des ordonnances). Elle ne pouvait que la mettre aussitôt en application, par contraste.

## LA TRADITION PARISIENNE

Paris, il est vrai, était un bien bel exemple de sensibilité au paysage bâti, un exemple facile à mettre en évidence. Née de la découverte de la scénographie urbaine par l'urbaniste autrichien Camillo Sitte<sup>2</sup>, la notion de paysage avait imprégné le règlement parisien durant plus d'un demi-siècle, de 1902 à 1961<sup>3</sup>.

**FAÇADES ET TOITURES.** Depuis les grands combats contre l'altération des ordonnances monumentales de la capitale, menés au tournant du siècle par les associations, une véritable tradition s'était instaurée dans ce domaine. Comme toujours, elle avait été le résultat d'une longue bataille d'intérêts<sup>4</sup>. Le projet de reconstruction de l'hôtel Ritz, place Vendôme<sup>5</sup>, avait été l'occasion, en 1893, d'un des premiers affrontements entre tenants de la conservation

intégrale et défenseurs de la liberté d'entreprendre. L'échec, en Conseil d'État, des tentatives de classement, au titre des Monuments historiques, de l'ancien édifice (un hôtel particulier du xviii<sup>e</sup> siècle) aboutira à l'usage quelque peu surprenant d'une protection limitée aux « façades et toitures ». Le façadisme (mot récent pour une pratique ancienne) en a été la conséquence immédiate, illustrée dès la première décennie du xx<sup>e</sup> siècle par des exemples prestigieux<sup>6</sup>. Le glissement qui s'opère alors entre édifice isolé et ensemble bâti inverse la procédure de conservation instituée au siècle précédent. Ce n'est plus le monument qui est protégé en tant que tel, mais l'enveloppe d'un vide urbain, considérée comme bien collectif inaliénable. D'autres combats, contre le mobilier urbain (abandon du projet d'entrée de métro « Guimard », place de l'Opéra, 1904), contre les affiches lumineuses (Saint-Lazare, Opéra, grands boulevards, 1905-1908), consolideront un nouveau partage entre domaine public et domaine privé. L'espace public intégrera désormais la conservation des ordonnances, au moins dans leur apparence, l'espace privé autorisant, à l'inverse, le renouvellement sans contrainte du bâti existant.

**UNE RÉNOVATION MASQUÉE.** Nonobstant ce partage de territoire, le conflit entre conservation et rénovation n'a fait que s'aggraver par la suite. Dès les années 1930, la pression des associations retarde des opérations « table rase » dans les îlots insalubres des quartiers anciens de la capitale. Menacés d'éradication, la Montagne Sainte-Geneviève ou le Marais mobilisent l'action des défenseurs du « Vieux-Paris ». On aboutira, sur le quai des Célestins, à un compromis peu satisfaisant entre remontage de façades anciennes (éventuellement, déplacées) et rénovation intégrale de la structure urbaine. Dans les années 1940, triomphe le principe du « curetage » associant conservation et assainissement du bâti (dédensification, consolidation, mise aux normes de confort et d'habitabilité), tel qu'Albert Laprade a pu l'appliquer pour l'îlot des Prêtres Saint-Gervais entre 1941 et 1946. Mais ces interventions coûteuses sont rarement la norme. Le plus souvent, on se contente de

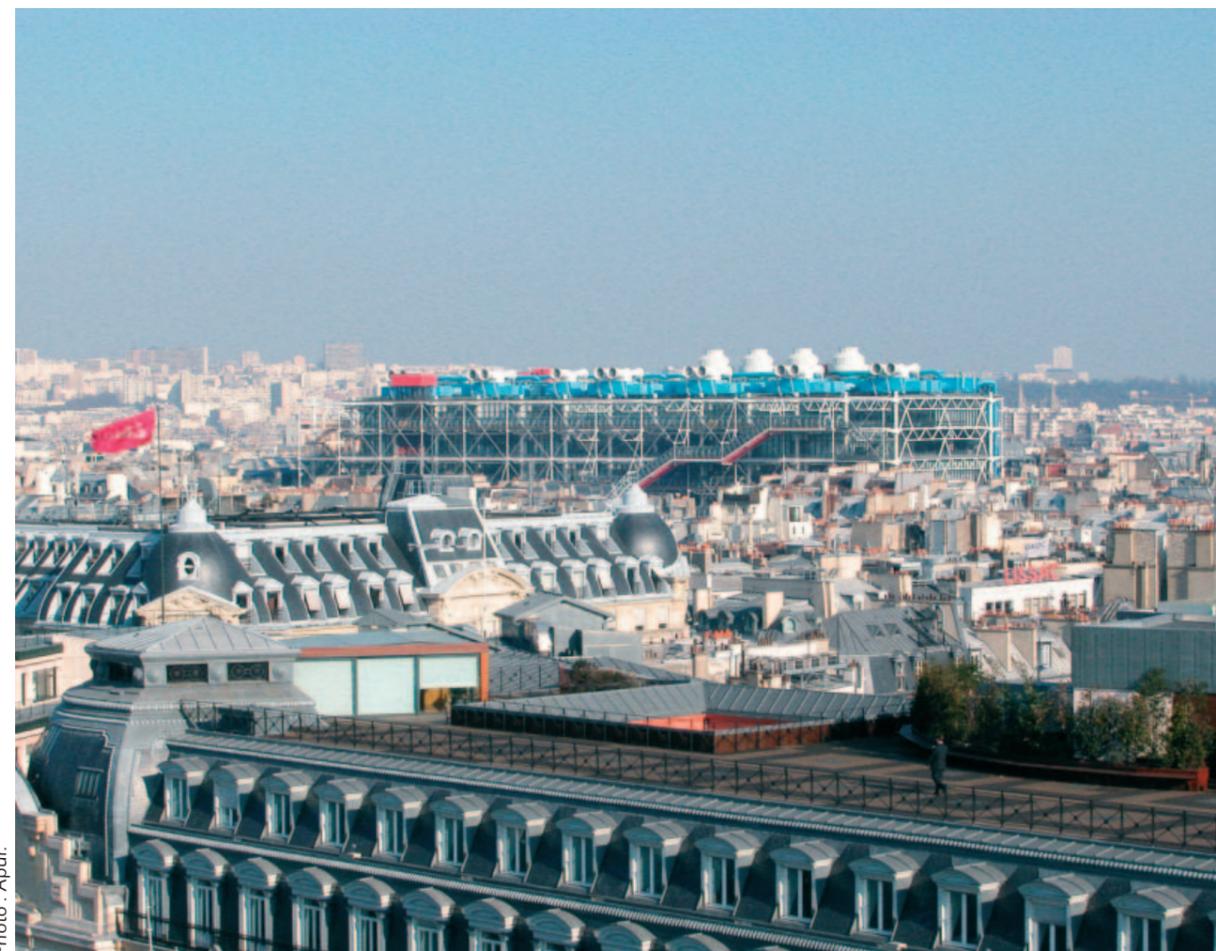


Photo : Apur.

Le centre Georges Pompidou fait désormais partie intégrante du paysage quotidien.

conserver partiellement l'enveloppe ou même de l'imiter, parfois assez grossièrement comme cela a pu être le cas dans le Marais durant les années 1970. Aux effets plutôt positifs pour la forme urbaine qu'entraîne le maintien des apparences, s'oppose l'incohérence du bâti qu'une telle pratique engendre. Derrière les façades préservées naît une architecture de compromis – les contraintes de l'enveloppe ne pouvant qu'aboutir à des solutions irrationnelles, quand elles ne sont pas mensongères. L'hybride du vieux-neuf ou celui du faux-vieux traversent un demi-siècle d'histoire de la conservation des villes.

**RENAISSANCE DU FAÇADISME.** Dans d'autres quartiers où la pression du tertiaire est forte, l'opposition entre une typologie du bâti adaptée au logement et la demande de plateaux de bureaux d'un seul tenant devait donner à la pratique du façadisme, une actualité nouvelle. Elle sera encouragée par la dynamique réglementaire du « COS de fait » (intégrée au POS de Paris lors de la révision de 1989). Nous héritons aujourd'hui d'une décennie de pressions foncières dans les quartiers du centre-ouest de la capitale. Si la « Cité financière » (1973), voulue par le président Pompidou, ne s'est pas faite, la logique de la restructuration des surfaces de bureaux ne s'y est pas appliquée avec moins de force, entraînant tout à la fois la tertiarisation presque totale du secteur et la dénaturation de la cohérence du bâti<sup>7</sup>. Quand le règlement a introduit cette disposition nouvelle, c'est un véritable encouragement à la mutation qu'il a institué, avec tous les effets que l'on peut mesurer chaque jour, de la Madeleine jusqu'à la Bourse. Soumises à cette exigence, la

typologie de l'immeuble et sa traduction en termes de division parcellaire n'ont pas longtemps résisté. L'élargissement de la propriété foncière à l'échelle de l'ilot en a été l'instrument. Il n'y a rien de surprenant à ce qu'il se traduise, hier comme aujourd'hui, par une restructuration radicale qui efface toute trace du bâti antérieur, sauf son enveloppe.

#### UN POS PAYSAGER

Néanmoins, le POS de 1977 aura eu un effet majeur en matière de paysage urbain : il aura réintroduit l'exigence de l'homogénéité du bâti, inscrite dans les règlements anciens. Déterminant du droit à construire, il n'avait pas pour vocation d'intégrer des servitudes de conservation du bâti existant – même si on en a fait, de nos jours, un usage patrimonial au prix d'un détournement de ses règles (Montmartre, faubourg Saint-Antoine). En revanche, il était dans sa logique de déterminer la forme urbaine, avec les potentialités constructives qu'elle induit. Pour cela, il est apparu fondamental d'imposer des règles d'ordonnement des façades en s'inspirant de l'ordonnance hasardeuse des « tissus constitués » (produit d'une stratification du bâti sur la durée de plusieurs règlements urbains successifs).

**RETOUR AU GABARIT.** L'obligation d'alignement, la hauteur de corniche et le gabarit de toiture ont été rétablis dans l'intention d'harmoniser les constructions neuves avec les anciennes, indépendamment de toute question de style (laissée à l'appréciation des constructeurs). Il n'était nullement question de revenir à un néo-haussmannisme dont les corniches et moulures s'essaieraient à plagier l'art du XIX<sup>e</sup> siècle, mais bien plutôt d'inventer, comme cela a été fait en quelques endroits<sup>8</sup>, une forme d'ordonnement qui transpose, dans les matériaux et l'écriture de notre temps, cet esprit d'unité et de cohésion dont manquent totalement les expressions par trop individualistes de l'architecture moderne des Trente Glorieuses<sup>9</sup>. Le principe de cette réglementation, encore valable à notre avis, est d'introduire une forme de solidarité entre les éléments composant la forme urbaine, quels qu'en soient l'âge, le matériau et le style. Le respect d'une langue commune est le seul moyen de parvenir au dialogue, fût-il modestement architectural. Ce n'est pas réduire le droit à l'invention, encore moins à l'imaginaire, que de proscrire cette forme d'autisme qui a conduit à l'anarchie des paysages et à la concurrence de leurs constituants par l'affirmation excessive des individualités et l'absence d'une règle commune. Il n'était pas absurde de considérer, comme on l'a fait jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, que l'invention architecturale ne résidait pas dans une gestulation volumétrique (dont on peut mesurer les effets

pervers), mais dans la recherche d'une originalité plus fine, au niveau de l'écriture du détail – matière, graphisme, couleur dont les variations parfois infimes génèrent autant et plus de poésie que les contrastes violents, chers à certains modernes et à leurs imitateurs.

**AMBITIONS ET LIMITES.** Le règlement de 1977 reste d'une grande modestie sur le plan morphologique. Comme ses prédécesseurs, il ne définit qu'un gabarit-enveloppe et quelques lignes de repère. On aurait pu aller plus loin, inscrire dans le texte des pratiques architecturales qui ont fait l'unité du paysage parisien – le principe de soubassement, la règle du « tant plein que vide » (qui cherche à équilibrer les trumeaux et les baies), la proportion des percements (dont la largeur reste à peu près constante, autour de 1,15 m)<sup>10</sup>, le positionnement des corps de moulure (leur codification est si évidente que tout manquement apparaît comme une gêne), jusqu'au matériau de façade (la pierre de taille, pourtant si chère aux associations de défense). On a évité cet excès de détermination qui aurait fait de la façade, un rideau uniforme d'une pesante banalité. En revanche, on n'est pas parvenu à imposer une cadence parcellaire : l'approche purement formelle de cette question (par crainte des effets de « barre ») a ignoré la logique du découpage des unités fonctionnelles (en relation avec les systèmes de desserte des logements par cages d'escalier), comme elle a ignoré les problèmes d'échelle de propriété pour la gestion quotidienne (gardiennage, syndic...) <sup>11</sup>. Ce point de vue aurait pourtant eu son sens, tout comme la lutte contre la spécialisation du bâti – qui tend à en afficher la destination dès l'origine, de manière irréversible. La tradition parisienne avait toujours évité, en effet, que l'apparence traduise la fonction (sauf pour le monument, qui est le lieu de l'exception). Derrière des façades bourgeoises, a priori destinées au logement, l'usage installait des hôtels, des commerces ou des bureaux sans en affecter le rythme. La réversibilité était donc possible. Plus subtilement, le principe de soubassement permettait d'introduire, en rez-de-chaussée, le plain-pied et les fortes hauteurs sous plafond nécessaires au commerce ou à l'activité, sans perturber l'ordonnance générale. Enfin, la présence d'un entresol avait favorisé de longue date l'inscription des activités tertiaires. Sous cette forme codifiée, l'immeuble parisien était une construction mixte, susceptible d'abriter d'autres fonctions que le logement sans pour autant en souffrir<sup>12</sup>. On ne peut pas dire la même chose des plateaux de bureaux aux façades de verre construits depuis trente ans. Le règlement a peut-être eu tort d'être muet sur des points susceptibles d'affecter non seulement l'architecture, mais l'usage qui en est fait. Contre les rigidités du zonage fonctionnel, les pratiques anciennes apportaient une solution intelligente.

**HOMOGÉNÉITÉ OU PITTORESQUE?** Rétablir un ordonnancement urbain a été l'ambition majeure du règlement de 1977. On peut, certes, déplorer que le détail de l'ordonnement n'ait pas été plus fin – qu'il n'ait pas été modulé en fonction d'un contexte éminemment changeant d'un quartier à l'autre, sinon d'une rue à l'autre. Peut-être faut-il plutôt s'en satisfaire? Comme les règlements antérieurs, il détermine une typologie du bâti dont la forte personnalité s'impose dans son site. Partout où il a pu être appliqué à la réalisation d'ensembles, il génère des paysages homogènes, cohérents. Il en est autrement lorsqu'on agit en secteur diffus, au coup par coup. Car la coexistence sera parfois difficile avec d'autres types de construction. Reste que vouloir imposer une architecture d'imitation, en harmonie avec le contexte, est une prétention risquée. L'homogénéité, qu'on reproche tant à ce règlement (comme à tous ceux qui l'ont précédé jusqu'en 1967), est-elle moins dangereuse, en définitive, que cette fascination du pittoresque dont nous sommes à nouveau prisonniers? Si le recours à une architecture d'accompagnement paraît sans risque lorsque l'alignement est suffisamment déterminé (il ne s'agit alors que de se raccorder aux voisins), il devient profondément contestable dans des situations plus complexes où cohabitent des bâtis d'âge, de volumétrie et d'écriture différents – par exemple, les faubourgs. Car l'assemblage désordonné de constructions hétérogènes, aboutissant à des situations pittoresques, souffrira autant de l'intrusion d'éléments nouveaux appartenant à une autre logique, que de la constitution de « chevilles » qui sont autant de temps faibles, de phrases creuses dans le discours urbain. À la longue, leur



Photo : Apur.

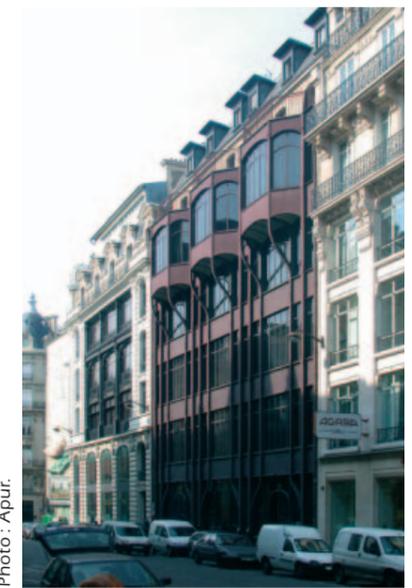


Photo : Apur.

répétition constitue un ensemble insipide, une sorte de non-architecture tout aussi ennuyeuse qu'elle est trompeuse.

#### L'IRRUPTION DU PATRIMOINE DANS PARIS

Le règlement du POS a rompu avec une politique de rénovation à grande échelle fondée sur la notion de *plan libre* – politique qui avait abouti, en moins d'une décennie, à la déstructuration de quartiers entiers dans les arrondissements extérieurs. Cette conception de la rénovation, qui nous paraît aujourd'hui si brutale, ne laissait pas vraiment de côté la question de la préservation, elle répondait à une autre logique – celle de *la ville sur la ville*, du renouvellement dans la continuité inscrit comme une dimension fondamentale de l'urbanité –, mais elle en ignorait la dimension morphologique, dont elle contestait le bien-fondé. Elle lui préférait la création de « nouveaux paysages »<sup>13</sup> sans rapport avec les anciennes ordonnances : isolement des constructions, refus de l'alignement, orthogonalité des formes, suppression du plafond de hauteur. L'approche esthétique de *l'espace moderne* entrait en concurrence avec une culture de l'urbain vieille de plusieurs siècles<sup>14</sup>. Cela n'aura pas empêché la question de la conservation de se poser en termes particulièrement aigus durant toute cette période. Plus la rénovation progressait, dans des îlots insalubres promis à la disparition, plus la diversité des patrimoines architecturaux et urbains s'affirmait – même dans des quartiers d'apparence modeste comme Ménilmontant ou la Butte-aux-Cailles.

REDECOUVERTE DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE. Encore fallait-il, pour comprendre Paris, se dégager de certains préjugés culturels, les lieux communs d'une forme de « bon goût » hérité des élites de la III<sup>e</sup> République. L'approche qui était celle des défenseurs du patrimoine depuis près d'un siècle ignorait tout, en effet, de la production postérieure à la Révolution française, c'est-à-dire de près des trois quarts de la construction existant à Paris. Le « polygone sacré », défini comme intouchable, de la ville ancienne, s'enfermait dans les limites de l'enceinte des fermiers généraux<sup>15</sup>. Schématisation commode, il ignorait tout à la fois l'incomplétude du remplissage antérieur à la Révolution dans l'enceinte fiscale approuvée sous Louis XVI et les transformations profondes apportées au sein de ce même périmètre par les opérations haussmanniennes de transformation urbaine. Quant à l'espace résiduel entre l'enceinte des fermiers généraux et celle de Thiers, il était considéré comme sans importance, qu'il s'agisse des villages et faubourgs de Paris ou des gigantesques opérations de lotissement menées depuis le second Empire, jusqu'à la fin de la III<sup>e</sup> République, dans les arrondissements extérieurs. C'est

ici que la question patrimoniale est réapparue, en annexe au nouveau règlement urbain. Que fallait-il protéger et pour quelles raisons? La culture anglo-saxonne avait depuis longtemps réhabilité l'ère victorienne, quand la France continuait toujours d'en proscrire la mémoire. Il a fallu des débats publics autour d'opérations contestables, comme celle des Halles, pour que les mentalités changent. La destruction des pavillons de Baltard, durant l'été 1971, a été le déclic à partir duquel la réhabilitation du XIX<sup>e</sup> siècle s'est enfin engagée. Elle aboutira, en 1974, sous le septennat de Valéry Giscard d'Estaing, à la définition d'une nouvelle politique de protection du patrimoine au sein du ministère de la Culture. Le XIX<sup>e</sup> siècle, pris dans son sens large (de la Révolution à 1914, voire jusqu'en 1940...), entrait dans le champ des Monuments historiques, dont il avait été si longtemps proscrit.

L'ÉTUDE « PARIS XIX<sup>e</sup> SIÈCLE ». L'Atelier parisien d'urbanisme, lui, n'avait pas attendu l'alternance politique pour lancer une étude sur le patrimoine du XIX<sup>e</sup> siècle à Paris. Dès le printemps 1973, une étude expérimentale était menée sur le quartier de l'Europe, afin de définir les outils de l'évaluation du bâti des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles dans Paris. Elle aboutissait rapidement à la nécessité de passer de la description analytique, sous forme de fiches, à une présentation synthétique, par le biais de la cartographie. Il faudra à un enquêteur unique<sup>16</sup> près de cinq ans pour parcourir Paris dans son entier et évaluer la masse du patrimoine existant. Menée de l'extérieur vers l'intérieur de la ville, l'étude avait pour but de sensibiliser les responsables à l'existence d'un patrimoine méconnu, mais aussi d'en faire apparaître quantitativement l'importance et la cohérence. La difficulté à établir des critères de sélection est immédiatement apparue. Il ne s'agissait pas de sélectionner des monuments historiques dont le caractère exceptionnel justifierait la protection, mais bien de faire émerger des ensembles dont l'homogénéité était l'intérêt majeur. Dès lors, comment établir une hiérarchie entre des immeubles de qualité comparable, sauf à valoriser plus ou moins artificiellement la notoriété dont avaient bénéficié leurs auteurs? La question s'est ainsi posée à propos de deux immeubles d'Anatole de Baudot, rue de Saint-Petersbourg : il fallait l'œil de l'historien pour identifier, sous l'apparence ordinaire des édifices, une signature célèbre et quelques détails appréciés des spécialistes (comme les volets roulants ou les balcons à enroulement de fer forgé). Pour les autres, c'était un immeuble comme il y en a des milliers dans Paris. Le point de vue de l'expert ne recoupait pas celui du public.

Plus les arrondissements se sont trouvés couverts, plus l'abondance de ce patrimoine ainsi que sa cohérence ont été confirmées. Les effets de ce constat ne se lisent pas

dans le POS, dont la logique n'a pas changé (il était d'ailleurs approuvé depuis 1977, deux ans avant la fin de l'étude), mais dans plusieurs opérations de rénovation devenues beaucoup moins destructives qu'auparavant. Il suffit de visiter la ZAC Guilleminot pour s'en convaincre. Des immeubles que l'étude n'avait pas retenus ont été réhabilités, alors même que leurs qualités architecturales étaient jugées médiocres. Mais ils avaient le mérite d'appartenir au quartier, de s'intégrer à son contexte et d'exprimer parfaitement l'ambiance. La problématique de la conservation d'ensemble l'emportait dorénavant sur celle de l'évaluation artistique. Le changement mérite d'être noté. Même si le POS de Paris n'inclut aucune règle de conservation, l'étude « Paris XIX<sup>e</sup> siècle » avait changé la donne en révélant la dimension patrimoniale tout à fait exceptionnelle de la capitale.



Photo : Apur.

#### L'ÉVOLUTION DE LA NOTION

Cette révélation allait de pair, on l'a vu, avec une profonde transformation de la notion même de patrimoine. En un peu moins de deux siècles, son contenu a si profondément changé, qu'il ne correspond plus du tout aujourd'hui à ses ambitions initiales. D'élargissement en élargissement, il a fini par couvrir la totalité du champ de la culture – allant jusqu'à contester la légitimité même d'une production contemporaine ressentie comme totalement marginale par rapport à la demande sociale. De ce divorce déjà ancien entre patrimoine et modernité, nous vivons chaque jour les consé-

quences. Le moins que l'on puisse dire est que l'attitude de l'opinion est ambiguë par rapport à la création contemporaine – sa revendication patrimoniale ne l'est pas moins! Pour bien comprendre les enjeux culturels de notre époque, un détour par l'histoire est nécessaire.

LE « MONUMENT HISTORIQUE ». À l'origine, le « monument historique » était œuvre d'exception. Comme son nom l'indique, il portait témoignage d'un passé révolu, constitutif de l'identité nationale. Rapidement, les préoccupations ont glissé du plan de l'histoire nationale à celui d'une histoire de l'art national : les choix porteront sur la qualité artistique bien plus que sur la signification mémorielle – sauf circonstances particulières, comme en témoignent ces tranchées et ces trous d'obus classés au titre des Monuments historiques dès le lendemain de la Première Guerre mondiale. Ainsi, le monument historique avait-il naturellement tendance à se confondre avec le monument au sens architectural du terme. D'historique, il était devenu artistique – rejoignant l'œuvre de musée dans le culte de l'art dans lequel s'est complue l'époque contemporaine. Mais la France est un pays d'administration centrale et le concept même de « monument historique » en garde la trace. N'ont été vraiment protégés à ce titre que les édifices appartenant aux collectivités publiques (État, départements et communes). Le reste semblait appartenir au domaine privé, à tel point qu'une interprétation restrictive de la notion de classement entraînera bientôt la suppression, sur la liste de protection, d'un certain nombre de grands châteaux en mains privées pour les rendre au bon vouloir de leurs propriétaires. De fait, la confusion qui existait dès l'origine entre le ministère des Cultes et le Service des monuments historiques – c'est-à-dire entre « diocésains » et architectes des Monuments historiques (les uns et les autres appartenant à la sphère néogothique et rationaliste des contestataires de l'enseignement officiel des Beaux-Arts) – allait entraîner un type de protection presque uniquement dévoué aux églises et cathédrales<sup>17</sup>. Seule exception à cette règle, un certain nombre de châteaux forts, difficilement exploitables à d'autres fins que carcérales, accèderont au privilège du classement. Il n'en sera de même ni du château de plaisance ni de l'hôtel particulier, encore moins de la maison bourgeoise ou de l'immeuble...

DU MONUMENT AU SITE. De cette vision essentiellement monumentale, on passe à une autre approche dès les premières années du XX<sup>e</sup> siècle. L'effet conjugué des lois de séparation et du développement du tourisme automobile fait entrer dans l'escarcelle du Service des monuments historiques, quantité de petits édifices retenus pour leur

caractère pittoresque, ainsi que leur profonde adaptation au site. Magnifiée par la complainte de Maurice Barrès sur *la Grande Pitié des églises de France* (1914), la chapelle bretonne en sera bientôt l'archétype. Le manoir ou la ferme seront eux aussi, dorénavant, jugés dignes d'intérêt. Enfin, et non sans proximité avec le regard de Camillo Sitte, l'approche pittoresque de la notion de paysage urbain va se trouver subitement popularisée par la traduction, sous la plume de Marcel Proust, de deux ouvrages majeurs de John Ruskin<sup>18</sup>. Pour la première fois, la tradition britannique de l'anti-industrialisme trouve un large écho en France. À la croyance officielle dans l'avenir et le progrès, répondent les accents prophétiques d'une dénonciation virulente de la destruction des valeurs de la morale et de la culture par le capitalisme industriel. C'est autour de ces thèmes<sup>19</sup> que se concentrera l'action des associations de sauvegarde, aboutissant à nombre de protections nouvelles durant l'entre-deux-guerres. La saturation de la demande de protection est bientôt telle qu'on est obligé de recourir, dès 1927, à l'inscription sur la liste supplémentaire des Monuments historiques – mesure plus légère, à caractère indicatif, et n'impliquant pas, a priori, l'aide de l'État. Pourtant, l'évolution en cours est encore loin d'être achevée. De la notion de monument, on passe insensiblement à celle de site – matérialisée par la loi de 1930. Par ce biais, l'œuvre d'art cesse d'être l'unique objet de la protection : elle entraînera bientôt avec elle la conservation des abords (loi de 1943 sur le périmètre de protection de 500 mètres aux abords des monuments historiques). La dernière étape de cette évolution sera la prise en compte des quartiers anciens, que la loi de 1962 entend protéger par le biais de « plans de sauvegarde et de mise en valeur », pris en charge par l'État.

Le « PATRIMOINE CONTEMPORAIN ». L'extension géographique de la notion de protection, qui en a transformé la portée, n'était qu'un aspect de la mutation profonde des revendications de notre société en termes de patrimoine. Le dernier tiers du xx<sup>e</sup> siècle voit le champ typologique et chronologique de la protection des édifices s'élargir à l'infini. Expression d'un pouvoir plus ou moins révolu, l'église ou le château entraient aisément dans la catégorie du patrimonial national. Les changements techniques, économiques et sociaux accélèrent le processus d'intégration de la mémoire, même la plus récente. Avec la troisième révolution industrielle (marquée symboliquement par la crise du pétrole, en 1974), ce sont les usines ou les machines qui entrent dans cette catégorie au moment où elles perdent de leur utilité. L'*industrial archeology*, invention anglo-saxonne des années 1960, devient le *patrimoine industriel*<sup>20</sup> – générateur d'une nouvelle vague de protections. Cela ne suffit pas : autour de l'usine, le logement ouvrier ou même la maison

de maître sont dorénavant appelés à la conservation. Symétriquement, la concentration des activités agricoles fait du patrimoine rural un sujet d'étude, sinon de protection (tant l'ampleur de l'héritage est considérable).

C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre la redécouverte du xix<sup>e</sup> siècle et de son architecture urbaine faite d'immeubles bourgeois jusqu'alors méprisés. Des ensembles, qui n'avaient tenté aucun historien d'art (tant ils manifestaient la médiocrité labichienne d'un goût « classes moyennes » sans rapport avec le grand goût des élites), apparaissent tout à coup comme un témoignage irremplaçable de l'art des xix<sup>e</sup> et xx<sup>e</sup> siècles. Aux diatribes de Le Corbusier sur l'ineffable Le Maresquier<sup>21</sup>, succèdent les premières études typologiques sur l'immeuble parisien.



Photo : Apur.

L'expérience italienne de Saverio Muratori et de l'école de Venise<sup>22</sup> n'est pas étrangère à cette découverte. On remarquera au passage que la frontière du xix<sup>e</sup> siècle se révèle bien floue : l'extension de la notion de patrimoine est devenue telle qu'on ne recule plus devant aucune limite d'âge. Dès 1935, Emmanuel de Thubert, se faisant le porte-parole de la Société des architectes modernes<sup>23</sup>, déplorait les contraintes apportées au champ chronologique de la protection (la loi du 30 mars 1887 proscrivait les édifices postérieurs à 1808). Et il plaidait pour que les œuvres majeures des architectes de sa génération soient menées au classement – égratignant au passage le concours pour le camouflage du palais du Trocadéro, « qu'on a d'abord regardé comme la plus belle œuvre du monde et que l'on vient tout de même de jeter par terre »... Journaliste, acteur de l'ac-

tualité architecturale, il voyait bien le fossé qui sépare la production architecturale de sa reconnaissance patrimoniale. Plus tard, André Malraux suggérera à ses services d'engager la protection des œuvres marquantes de l'architecture moderne (*moderne*, au sens où l'entendait Siegfried Giedion<sup>24</sup>, c'est-à-dire de la bibliothèque Sainte-Geneviève, de Labrouste, jusqu'à la villa Savoye, de Le Corbusier). Le « patrimoine du xx<sup>e</sup> siècle » était né, avant qu'il devienne l'objet d'une politique officielle de la Direction de l'architecture et du patrimoine, au tournant du siècle suivant<sup>25</sup>. C'est ainsi que l'actualité elle-même a fini par entrer dans le champ patrimonial – la tentation est forte, dorénavant, de protéger les réalisations y compris les plus récentes (voire celles qui n'ont pas encore vu le jour...) <sup>26</sup>.

LA MÉMOIRE EN QUESTION ? En se rapprochant de l'histoire contemporaine, jusqu'à se confondre avec elle, l'idée de patrimoine prenait un tour bien différent de ce qu'elle avait représenté jusqu'à présent. Non seulement le critère d'obsolescence économique, politique, culturelle ou sociale ne venait plus établir la frontière entre passé et présent<sup>27</sup>, mais tout désormais était appelé à devenir objet de patrimoine dès lors qu'une signification quelconque s'y rattachait – de l'événement en cours jusqu'à la mémoire de son histoire. Cette orientation n'est pas sans danger. Elle établit une ambiguïté (pour ne pas dire une confusion) entre ce qui est de l'ordre du mémoriel et ce qui est de l'ordre du culturel. Le patrimoine *immatériel*, reflet d'une culture, d'un savoir-faire ou d'une manière de vivre, nous est aujourd'hui familier. Du champ spatial ou chronologique, la notion s'est donc déplacée vers celui de concept<sup>28</sup>. À la croisée de l'art et de l'ethnologie, elle inscrit l'homme dans le patrimoine. Si nous n'avons pas imaginé, comme les Japonais, de transformer nos artisans d'art en *trésors vivants*, nous avons commencé à regarder la ville, l'architecture ou l'objet non plus pour eux-mêmes, mais pour la culture et la manière de penser ou de vivre auxquelles ils renvoient. Sur le plan du débat scientifique propre à l'histoire, cela n'est pas contestable : un objet n'a de sens que par rapport au monde qui l'a produit. Et l'approche ethnologique est l'une des plus riches de contenu, seule capable d'en révéler la signification. S' imagine-t-on décrire une église en ignorant la religion et ses rites, regarder un immeuble sans connaître pour quel milieu social il a été produit ? Reste qu'il y a quelque danger à utiliser cette approche méthodologique, tendant à expliquer la signification des produits de l'activité humaine, comme argument de conservation. Tout objet, quel qu'il soit, porte la mémoire de quelque chose. Ce n'est pas pour autant qu'il mérite d'être conservé. On a abusivement détourné la notion de *lieux de mémoire*, instituée par Pierre Nora<sup>29</sup>, pour l'appliquer de manière nostalgique à toutes

les traces du passé – et pour instituer un culte de la mémoire si extensif qu'il met en danger le droit même à l'existence et au renouvellement.

Ce n'est pas la première fois qu'un tel phénomène se produit. Dans le cadre parisien, la chute d'Hausmann avait entraîné un processus de contestation des changements urbains – processus si profond qu'il devait aboutir à la négation de ce changement : l'image du « préfet démolisseur » rejoignait ainsi celle des vandales, révolutionnaires ou germaniques, qui avaient mis à mal le patrimoine de la France<sup>30</sup>. La défense du « Vieux-Paris » était un moyen de lutter contre ce « nouveau Paris », dont le second Empire avait été si fier et que la III<sup>e</sup> République avait amplifié. Dans le second tiers du xx<sup>e</sup> siècle, idéalisation du passé et diabolisation du présent constitueront l'argumentaire de la plupart des ouvrages consacrés au patrimoine parisien<sup>31</sup>. Une telle attitude n'était certes pas sans raison, dans un contexte où l'indifférence au passé devenait chaque jour un peu plus évidente et où les destructions brutales se multipliaient<sup>32</sup>. Mais la nostalgie et la sacralisation d'un cadre pittoresque étaient-elles la solution ? L'expérience des années 1930-1960 tend à prouver le contraire. L'indignation des fonctionnaires des « Beaux-Arts »<sup>33</sup> contre l'attitude des modernes philistins vis-à-vis des « vieilles pierres » n'a pas pu grand-chose contre les démolitions en cours. Peut-être même les a-t-elles encouragées, tant le propos paraissait décalé. À vouloir trop occuper le devant de la scène, on risque de ne pas être à la hauteur de la tâche et de se trouver ainsi marginalisé. C'est cette expérience qu'ont vécue les défenseurs du patrimoine au cours du second xx<sup>e</sup> siècle – avant que la situation se retourne brusquement au lendemain de 1968, dans le cadre des « luttes urbaines » qui ont remis le patrimoine à l'avant-plan<sup>34</sup>. En d'autres termes, la prise en compte très favorable des questions de patrimoine, qui est actuellement la donne, constitue pour l'avenir un véritable danger. Si l'équilibre n'est pas trouvé une nouvelle fois entre conservation et renouvellement, la situation se retournera. Le patrimoine risque d'en payer chèrement les conséquences.

LE PATRIMOINE	Comme toutes les
N'EST PAS	valeurs culturelles, le
L'HISTOIRE	patrimoine ne s'énonce pas en termes objectifs.

Chaque œuvre véhicule, plus ou moins implicitement, une vision du monde – vision qui ne manquera pas d'évoluer avec le temps. Ce n'est pas un hasard si les Britanniques ont institué la « règle des trente ans » pour définir les objets patrimoniaux. Trente ans, c'est le moment où les transformations les plus graves peuvent les affecter, la sensibilité artistique et l'idéologie auxquelles ils renvoient étant totalement dépassées.

Même les productions les plus respectées subissent une période de désaffection qui en menacera nécessairement la survie. Un édifice ou un ensemble ne prennent de véritable valeur que quand ils ont passé cette épreuve.

LES ALÉAS DE LA CONSERVATION. Reconnaissons-le, il y a quelque chose de totalement aléatoire dans la conservation des témoignages du passé. De multiples événements surviennent qui en changent le destin. Ce peut être la destruction – accidentelle ou volontaire (ouragans, inondations, tremblements de terre, bombardements, pillages, incendies...), quand elle n'est pas tout simplement naturelle (vieillesse, mauvais entretien). S'y ajoute la *dénaturation*, le cas le plus fréquent. Des modifications irréversibles peuvent être apportées à la construction en fonction d'un changement d'affectation, d'une évolution des usages ou des goûts... Plus sournoisement, l'entretien lui-même transforme par petites touches l'objet concerné – de la réfection des châssis d'ouverture au recloisonnement, en passant par de multiples interventions mineures sur les sols, murs et plafonds ou sur les équipements techniques. Pour prendre un exemple récent<sup>35</sup>, qu'en est-il de l'authenticité du Centre Georges-Pompidou, moins de trente ans après sa construction? Non seulement le partage institutionnel de territoires entre utilisateurs a figé l'espace des cloisons mobiles imaginées à l'origine, mais les exigences de la présentation muséographique se sont chargées d'éliminer le décor intérieur (et son appareil technique quelque peu envahissant). Enfin, l'intervention de l'architecte lui-même est venue transformer l'accès et bien des détails d'écriture pour adapter l'édifice à la demande, en moderniser l'écriture – le temps du *high-tech* n'est plus, il fallait mettre l'édifice au goût du jour. On pourrait dire la même chose du Louvre de Napoléon III ou du Versailles de Louis XIV, si profondément transformés par rapport à leur état initial. En d'autres termes, la conservation des édifices tient davantage du hasard que de la stratégie concertée, nonobstant la bonne volonté des responsables.

LA CRITIQUE OU L'HISTOIRE. D'une génération à l'autre, le jugement lui-même change – au gré de la mutation des valeurs auxquelles il renvoie. Dans l'histoire des Monuments historiques, les exemples de classement instantané abondent. Sait-on que la chapelle du palais du Luxembourg, la « salle de Brosse », aujourd'hui démontée pour installer des bureaux à son emplacement, avait fait l'objet d'une protection dès son achèvement, sous la monarchie de Juillet? Le château de Pierrefonds a connu le même sort, par extension implicite de la protection aux parties modernes reconstruites sur les plans de Viollet-Le-

Duc. Cela n'aura nullement empêché, par la suite, les attaques contre ce qui est apparu comme l'expression d'un parfait mauvais goût. Le rejet a pu être tel qu'on est allé, dans certains cas, jusqu'à la démolition, comme en témoigne la perte de tant de décors hérités du XIX<sup>e</sup> siècle (par exemple, celui, orientaliste, dont l'architecte Stephen Sauvestre avait revêtu la tour Eiffel, en parfait accord avec son concepteur)<sup>36</sup>. L'idée que nous nous faisons de notre histoire ne sera pas nécessairement partagée par nos descendants. La première raison en est qu'il s'agit d'une chronique dont les auteurs sont aussi les acteurs, totalement impliqués dans la production de leur époque. Journalistes, critiques d'art, ils prennent parti dans le débat en s'efforçant de faire triompher leurs positions sur d'autres attitudes qu'ils réprouvent. Leur travail n'est pas celui d'historiens, mais bien plutôt de militants de la cause artistique. Deux exemples le montreront : à trente ans de distance, les ouvrages de Maurice Besset, puis de Jacques Lucan, sur l'architecture française<sup>37</sup>, adoptent les mêmes partis pris, gardent les mêmes silences sur ce qu'ils ne veulent pas voir et encensent les mêmes acteurs – ceux de la fraction à laquelle ils appartiennent. Si l'un et l'autre de ces ouvrages élaborés avec grand soin méritent le respect, c'est en tant que sources et non que travaux historiques. Derrière le chroniqueur, transparait son réseau – qu'il soit d'artistes, d'entrepreneurs, d'investisseurs, d'industriels ou même de politiciens. Lorsque le temps a fait son œuvre, l'implication de chacun apparait manifeste ; ses engagements aussi – et ils font toute sa dignité. Ce n'est pas pour autant qu'ils lui donnent le droit à prononcer l'oracle, à sélectionner parmi la masse des réalisations, celles qui accéderont au privilège de la patrimonialisation. Car le discours de l'expert n'est qu'un avis, le reflet d'un groupe professionnel qui identifie sa propre culture et en porte témoignage.

UNE CONTRE-CULTURE. L'opinion publique est d'une nature toute différente. D'abord, elle est collective, ensuite elle arbitre – ou plutôt, choisit – entre des propositions souvent contradictoires, au fil de son propre projet<sup>38</sup>. La publication constitue, de ce fait, un critère insuffisant. Il faut établir d'autres normes, chercher la raison de certains silences, interpréter certaines résurgences avec retenue.

Ce qui apparait comme une évidence est le poids de la norme sociale dans l'évaluation de la qualité architecturale. Aujourd'hui encore, il ne saurait être question de valoriser le néorégionalisme pavillonnaire<sup>39</sup> – pire encore, le néo-haussmannisme mouluré des banlieues bourgeoises –, sans paraître manifester le plus parfait mauvais goût. La convention, dans les milieux intellectuels, suppose une adhésion sans condition à l'idéologie de la modernité et à

ses références historiques. Forme d'art savant réservé à l'usage des classes dominantes, la modernité exclut d'autres formes d'expression culturelle. Ce n'est pas faire preuve d'un grand sens critique que de le constater : d'une certaine manière, l'art reste un privilège dans notre société. D'autres groupes sociaux, plus éloignés des leviers du pouvoir, n'en produisent pas moins des formes d'art dignes d'un certain intérêt. Encore faut-il les identifier à coup sûr, ce qui n'est pas évident. Bien souvent, le patrimoine s'en chargera : plus que toute autre chose, il est le lieu du discours des groupes culturellement opprimés. L'intérêt que manifestent aujourd'hui les classes moyennes pour la tradition de l'architecture bourgeoise du XIX<sup>e</sup> siècle (ou celle, pavillonnaire, du XX<sup>e</sup> siècle) n'est pas dépourvu de signification. Il ne s'agit pas d'un constat, mais bien d'une revendication. Faute de trouver à s'exprimer dans le lan-



Photo : Apur.

gage de la contemporanéité, elle fabrique son propre système de références. Et elle s'efforce même – bien maladroitement, il faut le reconnaître – de le transposer dans le projet. Les mobiliers urbains nostalgiques qui nous entourent sont là pour le prouver<sup>40</sup>. On comprend le jeu de contre-pouvoir qui est celui de la revendication patrimoniale (il n'y a pas d'autre terme pour la désigner) dans notre société. Derrière l'envahissement mémoriel qui nous menace, c'est une profonde contestation qui transparait, une demande déviante et contestatrice, même si elle se donne l'air et l'apparat d'une certaine forme de respectabilité. Loin d'être un sujet consensuel, le patrimoine est aujourd'hui le lieu de tous les affrontements.

LES  
CONTRADICTIONS  
DU PATRIMOINE

L'instrumentalisation du  
patrimoine est en mar-  
che, dans la lutte contre  
les changements en

cours. Elle conduit à une approche essentiellement nostalgique des témoignages du passé parisien, ainsi qu'à la tentation du maquillage des traces de ce passé. Ce n'est pas hier qu'on a inventé l'image touristique de Montmartre, mais au début du siècle – quand elle perdait de sa réalité artistique. Et ce n'est pas hier non plus qu'on a inscrit dans l'univers du cinéma la nostalgie de l'*Hôtel du Nord*, au moment où commençait la mutation de l'Est parisien. L'idéalisation d'un passé faubourien va de pair avec la transformation radicale de son statut urbain, sous la pression d'une « gentryfication » qui en modifie totalement l'usage<sup>41</sup>.

IMAGE CONTRE IMAGE. Derrière le *relookage* patrimonial des quartiers en devenir, transparaissent les stratégies de leurs acteurs. Il y a trente ans, la défense du XIX<sup>e</sup> siècle a pu permettre, dans les secteurs résidentiels du Nord-Ouest, une lutte efficace contre la pression du bureau<sup>42</sup>. La référence à une image « Grand Siècle » aura joué le même rôle dans le Marais, mais il s'agissait cette fois de conquérir du logement sur de l'activité. Autre image, même motivation : le mythe d'un artisanat populaire facilite la transition de l'activité du meuble à celle des start-up dans le faubourg Saint-Antoine. Chaque quartier se construit ainsi une image de référence, une carte postale plus ou moins séduisante dont la force de conviction contribuera à accélérer la mutation en cours – du moins, on l'espère. Paris foisonne de stéréotypes chers aux agences immobilières : ici, le Paris médiéval ; là, celui de l'aristocratie du XVII<sup>e</sup> siècle (île Saint-Louis) ou du XVIII<sup>e</sup> (faubourg Saint-Germain) ; ailleurs, le Paris d'Haussmann ou celui, ouvrier, des villages de couronne – à moins que ce ne soit le « Paris moderne » des années 1930, ou encore celui des années 1970, auréolé du souvenir de Paul Delouvrier<sup>43</sup>... Il n'est jusqu'au Paris des années 1990 qui ne cherche à s'identifier peu ou prou à l'image des Grands Travaux, et à en faire son blason.

L'accumulation des stéréotypes porteurs d'ambiances urbaines n'aurait pas grand inconvénient, si elle n'encourageait dans les faits le maquillage de l'existant. Lorsque, dans les années 1950, l'architecte Claude Charpentier s'efforçait de transformer Montmartre en un bourg rural d'Ile-de-France (quitte à envelopper un immeuble de sept étages, avec façades enduites et toits-terrasses, dans l'apparence d'une fausse toiture en tuiles...), il n'agissait pas autrement que nombre de nos contemporains attachés à valoriser le « caractère » des édifices et des quartiers sur lesquels ils interviennent. Ce travail de maquillage des ambiances contribue à déterminer des zones qui sortent du droit com-

mun, des ensembles qui se veulent autonomes et qui contredisent les secteurs qui les entourent. En pareil cas, la limite devient difficile : où s'arrête le territoire de la réécriture en costumes et où commence celui de son voisin ? La balkanisation du paysage paraît tout aussi risquée que son homogénéisation. Le problème est particulièrement aigu dans les quartiers composites, où s'associent des typologies hétérogènes. On en prendra deux exemples : d'une part, les quartiers par stratification, comme celui du faubourg Saint-Germain (où l'ordonnement haussmannien, le long des voies publiques, est venu masquer les hôtels particuliers prestigieux du siècle précédent); d'autre part, les quartiers populaires de l'Est, dans lesquels l'accumulation s'est faite de façon désordonnée, créant un paysage composite, une ligne de crête hirsute qui en fait aujourd'hui tout le charme – mais qu'on aurait bien du mal à promouvoir par la voie réglementaire, si l'on s'y essayait d'aventure...



Photo : Apur.

LA SATURATION PATRIMONIALE. Enfin, Paris hérite d'une situation tout à fait exceptionnelle au plan artistique. C'est la ville de tous les patrimoines, accumulés avec une densité surprenante sur un espace aussi compact. Quand on trace, sur une carte du territoire urbain, les zones de protection engendrées par le principe des abords, les cercles se recouvrent de manière presque systématique – provoquant à certains endroits des doubles ou triples protections... Capitale de la France, cette ville est celle de tous les monuments du pouvoir : palais, basiliques et cathédrales, mais aussi théâtres, musées ou ministères et tant d'autres insti-

tutions à vocation nationale ou internationale. Récemment encore, les grands programmes de François Mitterrand ont répondu à cette logique qui se perpétue depuis le Moyen Âge. À un degré immédiatement inférieur, d'importance symbolique, se trouvent les monuments de proximité : mairies, églises paroissiales, hôpitaux et dispensaires, piscines, gymnases, postes, écoles... À cette avalanche d'édifices publics s'ajoutent quelques centaines d'hôtels particuliers – certains d'une valeur exceptionnelle –, mais aussi plusieurs dizaines de milliers d'immeubles. Si l'on appliquait à la capitale les mêmes critères qu'au reste de la France, ce sont par milliers que ces édifices franchiraient l'étape du classement, tant l'investissement architectural (et financier) a été grand à leur égard, toutes époques confondues. Si l'on y ajoute que Paris est le point d'ancrage de la modernité depuis ses origines, par un effet de concentration qui a marqué le xx<sup>e</sup> siècle dans son entier, on touche à la saturation patrimoniale. À l'instar de Londres, Rome ou New York, la Ville lumière accumule en son sein les trésors artistiques – dans les musées comme dans les rues –, jusqu'à signifier l'image même de la culture. Intervenir en pareil contexte frise bien souvent l'impossible, tant il faudrait parvenir à l'excellence pour s'imposer. On dirait que les promoteurs d'immeubles l'ont accepté tacitement : la production ordinaire est une sorte de plagiat sans risque des situations contextuelles. Faute de parvenir au talent, elle se résigne à la médiocrité – qui exaspère tant les architectes ! Mais il faut bien reconnaître que ceux qui tentent de s'affranchir du poids du contexte prennent des risques sans rapport avec l'avantage qu'ils peuvent en tirer. En d'autres termes, il y a bien peu d'endroits dans Paris où la situation patrimoniale ne soit si manifeste qu'elle n'impose de s'y soumettre sans discussion. Voilà qui ne favorise guère cette expression contemporaine, que tous les textes officiels appellent de leurs vœux.

#### LES ENJEUX PATRIMONIAUX DU PLU

Peut-être faut-il se résigner à admettre que l'invention architecturale ne peut se faire que dans

le mode mineur, en continuité et dans le respect de l'existant plutôt que dans sa dénégation – comme on a tenté de le faire pendant une génération. Les territoires d'extension manquent au sein de la ville constituée, les opportunités de renouvellement sont des occasions rares à ne pas manquer. L'enjeu est donc considérable en termes de projets urbains, même si c'est à une échelle réduite.

L'ABSENCE DE RÉSERVES. Alors que les plans antérieurs reposaient sur une extension appréciable<sup>44</sup> de la surface bâtie (soit par le biais de la rénovation, que prônait le

règlement de 1962, soit par des interventions ciblées sur des zones d'action concertée, comme on l'a vu après 1977), il n'existe pratiquement plus, aujourd'hui, de territoires urbains à reconquérir. La ville est dense, elle est construite. Ne resteront que les multiples « dents creuses » et surélévations à partir desquelles peut se renforcer l'unité du front bâti, mais leur intégration nécessite le respect scrupuleux des données contextuelles – certains cas récents prouvent d'ailleurs qu'on peut y parvenir<sup>45</sup>. Dans d'autres secteurs, où des interventions à plus large échelle sont encore possibles, il est prudent de ne pas saturer les rares terrains disponibles et plus prudent encore de ne pas jouer sur l'effet mosaïque de la juxtaposition incohérente de règles urbaines distinctes. Revenir à l'impératif du règlement comme principe collectif est le seul moyen d'éviter un émiettement comparable à celui dont témoignent les paysages déstructurés du 16<sup>e</sup> arrondissement (là où s'est appliqué le plus le plan Lopez). Les besoins à venir seront-ils nécessairement du bâti résidentiel, d'activités ou de bureaux ? On peut en douter quand on voit les manques dont souffre la capitale dans d'autres domaines. Plutôt que d'imaginer une nouvelle architecture pour de nouveaux quartiers, d'autres nécessités sont à mettre en évidence. Elles changeront certainement la nature de la réponse. Même s'il peut paraître excessif de dire que l'avenir de Paris n'est plus dans la construction de logements, il reste que la réserve s'amenuise et que d'autres besoins urgents entrent en concurrence. Le poids de l'héritage patrimonial ne permet pas d'envisager une autre réponse pour les décennies qui viennent.

UNE NÉCESSAIRE PONDÉRATION. Reste à inverser la question. Si le patrimoine est à ce point présent qu'il ne laisse plus aucune latitude, pourquoi ne pas se poser la question de la légitimité patrimoniale de certains ensembles existants ? Question blasphématoire, sans doute, mais nécessaire. Nombre d'ensembles d'une grande médiocrité ne valent que par leur respect de la règle commune. Si tout, ou partie, de ces constructions était renouvelé, la ville ne s'en porterait pas plus mal – et le patrimoine non plus. Encore faut-il, pour parvenir à de tels choix, bien connaître cette réalité patrimoniale, que l'on met en permanence sur le devant de la scène mais que l'on connaît si peu dans la pratique. Instituer une forme de barème, créer des hiérarchies de volonté de préservation est un débat difficile. On y retrouvera toutes les contradictions inhérentes à la question patrimoniale, mais c'est la seule solution pour répondre aux exigences du renouvellement urbain – sauf à considérer Paris comme une ville embaumée. L'abandon d'édifices ou d'ensembles dont la médiocrité est manifeste n'est pas un crime : il reflète la conscience de priorités associant conservation et développement sans s'interdire un certain

nombre de choix. On prendra, à titre d'exemple, le manque d'espaces verts dans les quartiers centraux. Si coûteuse que soit une politique d'aération du tissu urbain et de création de terrains de loisirs et de sport, elle aurait sa légitimité. Dans des périodes plus anciennes, on n'a pas hésité à pratiquer la dédensification qu'impose la création d'espaces publics et la densification qu'autorisent alentour les constructions neuves. Il y aurait grand danger à ce qu'une telle politique ne se donne pas les moyens de la connaissance : le recensement et l'évaluation du bâti patrimonial sont des conditions impératives à toute action de renouvellement urbain. Mais elles doivent permettre d'effectuer des choix en connaissance de cause – et non au hasard des pressions qu'exercent tel ou tel comité intéressé à la préservation de son environnement familial. Il est temps de rappeler que tout n'a pas vocation à devenir patrimoine.

#### LES DEGRÉS DE LA PRÉSERVATION

Car tout n'atteint pas le même niveau d'intérêt et d'exigence en matière de préservation. Il y a une

raison fondamentale à un tel postulat : contrairement aux autres arts plastiques, susceptibles d'être dégagés de leur fonction initiale pour être appréciés sous un angle purement esthétique, en tant qu'œuvres de musée, l'architecture et la ville perdent difficilement de leur utilité première. Les monuments les plus illustres servent encore à quelque chose : les cathédrales continuent de nos jours à être des lieux de culte, les hôtels particuliers sont devenus des bâtiments publics et les châteaux se transforment en hôtels. Leur coût d'entretien est tel qu'il ne saurait être question de les conserver sans les affecter à un nouvel usage. Que dire de la ville elle-même ? Sinon que la disparition de l'usage correspond à la mort immédiate, par abandon. Autre constat de cette particularité de l'architecture et de la ville : le maintien de l'usage entraîne nécessairement l'usure. Le pas des passants, les besoins quotidiens des utilisateurs fatiguent la construction, imposant le renouvellement des matériaux qui la constituent. Même si la réparation se fait à l'identique, l'œuvre perd peu à peu de sa substance, comme si sa disparition (ou plutôt sa reproduction) était à terme inéluctable. Dans cette figure du Phénix renaissant de ses cendres, les conservateurs de musées ne retrouveraient pas leurs marques. Les conservateurs de villes et de monuments n'ont d'autre choix que de l'admettre – et plus encore, ceux qui ont en charge les paysages, dont la reproduction saisonnière est la condition d'existence.

Les conséquences sont considérables sur la préservation du patrimoine. Cette dernière ne s'envisage pas sans des investissements importants, régulièrement répétés. Sous l'effet des intempéries comme de l'usage, tout se dégrade. Il

faut d'abord refaire les peintures, puis les enduits et les couvertures, réparer les portes et fenêtres, les plafonds et les planchers... De génération en génération, la tâche s'alourdit jusqu'à imposer de considérables reprises de structure, quand le bâtiment vieux de plusieurs siècles commence à manifester des signes de faiblesse. À chaque changement de fonction, l'adaptation de l'existant à son nouvel usage implique des investissements parfois coûteux. Conserver l'architecture et la ville n'est donc pas une décision neutre : cela impose à la collectivité des sacrifices financiers. Aussi ne peut-on pas mettre tous les édifices au même niveau, consentir pour tous les mêmes efforts. La nature de la restauration s'en ressentira : la conservation à l'identique constitue l'exception, tandis que l'adaptation est la règle. Trois niveaux de restauration doivent être distingués entre conservation, réhabilitation et rénovation. Ils correspondent à des niveaux d'exigences différents, en rapport avec des fonctionnalités à chaque fois plus contraignantes.



Photo : Apur.

**LA CONSERVATION INTÉGRALE.** Le premier niveau de la conservation, celui auquel s'identifie le plus facilement l'opinion, est la *restauration* (au sens « Monuments historiques » du terme). Elle suppose, dans toute la mesure du possible, la préservation de l'intégrité de l'œuvre – y compris par des traitements réparateurs aussi sophistiqués que la consolidation cachée des structures ou la fixation des épidermes fragiles. La restauration nécessite pourtant des interventions qui touchent, bien souvent, à l'intégrité de

l'œuvre (du moins, dans l'état où elle était parvenue jusqu'à nous) : destruction d'adjonctions parasites ou réfection d'éléments disparus, dont la présence est indispensable à une bonne lecture de l'ensemble. Derrière la réfection de l'édifice, transparaissent les exigences du programme qui, en modifiant le contenu, vont agir sur la forme. Le résultat, objet de vives discussions entre spécialistes, ne peut être que le produit d'une volonté forte. Ce résultat a un prix : les techniques utilisées, ainsi que la nature des travaux en permanence ajustés aux découvertes du chantier et aux hypothèses successives d'interprétation diffèrent radicalement des chantiers ordinaires.

À ce degré majeur de la préservation qu'est la restauration architecturale ou urbaine, se rattache une autre forme plus courante de la conservation : l'entretien dans le respect des matériaux et techniques en usage à l'époque de la construction. Il s'agit là d'interventions au jour le jour, où la réparation s'effectue à l'identique. Il faut, pour y parvenir, de réelles compétences professionnelles de la part des artisans concernés. Mais il faut, surtout, que maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre soient véritablement conscients des enjeux que soulève leur action. Comme le rappelait en son temps Yves-Marie Froidevaux <sup>46</sup> plus un édifice est d'apparence ordinaire, plus sa restauration doit être exigeante. Pour des milliers d'immeubles parisiens, l'implication dans le conseil aux maîtres d'ouvrage (syndics de copropriété, habitants), comme dans la préparation et la surveillance du chantier, constitue un enjeu majeur. Il n'y a que la puissance publique (l'État ou les collectivités) qui puisse s'en charger. Un siècle de pratique montre que l'État, débordé par ses propres charges, n'est pas en mesure d'assurer efficacement le suivi d'une action diffuse, concernant une si grande quantité d'édifices. La Ville se doit de le suppléer, en assurant elle-même une surveillance de nature à préserver la qualité du cadre de vie de ses habitants. Qu'on ne croie pas qu'il s'agisse là d'une responsabilité secondaire en termes de conservation : pour la mettre en application, des moyens importants doivent être consacrés. D'abord en personnel : des agents compétents, spécialisés dans la conservation du patrimoine, doivent aider à la mise en forme des dossiers et à leur suivi. Reste que l'implication de la Ville dans cette *conservation active* n'aboutira que si l'opinion en voit le bénéfice. Des mesures financières d'encouragement à la qualité de l'entretien patrimonial sont également indispensables. En retour, ce travail au quotidien est de nature à changer profondément l'image urbaine de la capitale. La politique menée depuis trente ans en matière de ravalement l'a bien montré. Il faut aujourd'hui aller plus loin, parvenir à un niveau d'exigence en rapport avec la qualité du bâti. Dernier point, lorsqu'on quitte l'architecture pour l'espace public, la cascade de décisions techniques liées à la gestion

par les services doit être en permanence soumise à l'évaluation de professionnels de la conservation – pour qu'adaptation des usages et changement d'équipements ou de matériaux n'entraînent pas, là aussi, des transformations irréversibles. La Ville a un peu plus d'expérience dans ce domaine. Elle doit s'attacher, cependant, à renforcer un contrôle de la qualité esthétique qui soit aussi un contrôle de l'intérêt patrimonial des espaces publics. L'expérience prouve que cette dimension est rarement prise en compte dans la réflexion sur les aménagements urbains.



Photo : Apur.

**LA RÉHABILITATION.** Le second degré de la préservation du patrimoine est la réhabilitation des ensembles devenus obsolètes. Cette forme d'action implique d'importants changements, susceptibles de remettre à niveau la construction, de l'adapter aux standards d'un usage qui a évolué à travers le temps (aussi bien dans le domaine du logement que dans celui de l'espace public). Il y a, là aussi, deux niveaux d'intervention, entre la simple amélioration du bâti et sa transformation en profondeur. L'un et l'autre sont généralement confondus, alors qu'il s'agit de deux modes d'action distincts, dont les conséquences n'ont rien de comparable en termes de préservation. Sur un point qui touche très largement la politique de la ville, à travers ses organismes spécialisés dans le logement social, on ne peut se contenter d'une appréciation grossière des types d'intervention – comme s'il n'existait aucune différence entre une simple remise en état et des opérations lourdes de réhabilitation, au sens classique du terme.

Commençons par ce dernier point. Dans des quartiers anciens tels que le 2<sup>e</sup> arrondissement ou une partie du 10<sup>e</sup>, il existe un bâti accumulé par stratification depuis des temps immémoriaux. Ces quartiers très denses, issus de la ville médiévale et de ses faubourgs, n'ont pas été touchés par la vague de spéculation qui, dans les années 1960, a changé le destin d'une partie de la rive gauche ou du Marais jusqu'à en faire les symboles du Paris résidentiel. Ils sont donc restés en l'état, occupés par une activité industrielle comme le textile, et leurs logements ont accueilli une population issue de l'émigration récente d'Anatolie, de Chine ou d'Afrique. La réhabilitation du bâti ancien de ces secteurs est un impératif pour des conditions d'hygiène et de sécurité évidentes. Mais elle ne peut se faire sans de profondes transformations. La conservation s'y conjugue avec une forme de curetage (au sens où on l'entendait il y a un demi-siècle), curetage qui améliore les conditions sanitaires du logement (éclairage, ventilation, accessibilité...), pour le rendre globalement moins dangereux à ses occupants. Reste que l'architecture, souvent fort élaborée, demande à être attentivement préservée, ainsi qu'un espace public dont la valeur est à l'évidence irremplaçable – par exemple, rue du Faubourg-Saint-Denis, l'ensemble du tissu urbain constitué de parcelles « lanierées », que traversent de multiples passages... L'amélioration de ce type d'habitat nécessite des interventions délicates, adaptées au contexte et le moins destructrices possible. On pourrait faire les mêmes observations à propos de multiples constructions disposées dans les quartiers anciens de Paris, y compris les plus privilégiés, car la spéculation n'a pas tout effacé du tissu populaire des arrondissements centraux. Pour éviter que ce bâti n'entre dans la spirale d'une dégradation irréversible, on ne peut faire confiance au marché spéculatif de l'immobilier de logement. Il faut un investissement considérable de la collectivité pour que les tendances spontanées à la marginalisation soient efficacement combattues.

D'autres cas sont moins dramatiques – ce qui n'empêche pas la nécessité de les prendre en compte de manière dynamique. Il existe presque partout, dans Paris, un bâti moyen, sans qualités particulières, dont l'apparence est bonne, mais dont l'état global d'entretien laisse largement à désirer : ravalements sommaires, couvertures fatiguées, assainissement déficient, médiocrité d'apparence des parties communes comme des logements. Rien n'est irréparable, tout est un peu à l'abandon dans des copropriétés sans grands moyens. Plus les années passent, plus l'insuffisance d'entretien provoquera des dégradations. Il s'agit donc moins de réhabilitation que d'*amélioration*. Certains points pourraient être l'objet d'interventions ponctuelles d'une utilité incontestable. Les équipements communs sont faibles :

la loge de gardien est insuffisante ou absente ; il n'existe pas de locaux collectifs pour les poubelles ou pour le rangement des vélos, poussettes d'enfants, caddies... les caves sont négligées ; les chambres de service posent problème ; il n'y a pas d'ascenseur... À terme, toutes ces insuffisances cumulées ne peuvent que dégrader le statut de l'édifice. Il en est de même des espaces libres : cours trop petites et mal tenues, rues vouées à la circulation et au stationnement, au détriment d'autres activités. L'effort d'adaptation a été manifestement insuffisant par rapport au degré d'exigence, de plus en plus élevé, qui est celui de la population. Mais ces améliorations restent difficiles à obtenir au cas par cas : il faut un plan d'ensemble, une réflexion globale qui mettent en jeu services municipaux, syndicats de copropriété et habitants, dans le cadre d'une négociation dépassant l'accumulation des intérêts particuliers. La réhabilitation peut devenir plus légère qu'ailleurs, entraîner des démolitions ponctuelles et des transformations peu visibles (notamment en ce qui concerne l'affectation des rez-de-chaussée ou celle des étages de couronnement), elle n'en aura pas moins une incidence considérable sur le mode de vie des habitants et sur l'agrément au quotidien de logements qui sont largement susceptibles d'être perfectionnés. À ce niveau, la conservation constitue la règle, par ajustement à des besoins insuffisamment pris en compte jusqu'alors.

LA RÉNOVATION. Le dernier degré de la préservation est la rénovation, pouvant inclure la destruction partielle ou complète des ouvrages existants et leur remplacement par des constructions neuves, respectueuses du contexte spatial ou culturel auquel elles font référence. Car la rénovation n'est pas nécessairement la table rase, comme on le croyait il y a trente ans. De nos jours, elle apparaît plutôt comme une sorte de compromis entre la disparition de l'état existant et le maintien d'une partie des qualités qui en faisaient l'intérêt. Là encore, il faut distinguer deux types de rénovation : l'une conserve une part des structures antérieures ; l'autre se donne pour mission leur transformation. Tout est une question de circonstances. Dans le premier cas, les données urbaines sont assez convaincantes pour pouvoir être prises en considération ; dans l'autre, elles ne s'imposent pas de prime abord. La réflexion menée durant plus de vingt ans dans ce domaine (de la ZAC Guilleminot à celle des Amandiers) permet de disposer de toute une gamme de solutions adaptées à la diversité des contextes historiques, topographiques, architecturaux et urbains...

La première forme de rénovation est donc celle qui conserve, autant que faire se peut, la structure urbaine du quartier rénové. Dans cette forme de *rénovation douce* (pour parler comme il y a trente ans), le parcellaire sera maintenu – rétabli quand il est trop altéré ; la typologie

architecturale s'inspirera du bâti existant en termes de gabarit et d'organisation. Certains éléments en bon état sanitaire pourront être réhabilités, d'autres rebâties dans une forme assez proche de ce qu'elle était au préalable. L'ambition d'un tel projet est de valoriser les qualités d'un quartier à partir du constat de sa spécificité morphologique, sans s'imposer une conservation trop scrupuleuse d'un bâti manifestement obsolète. On voit combien cette appréciation est délicate à établir, comment elle peut être déclinée à des degrés divers, de la réfection quasi totale à la simple amélioration. L'élément moteur, en la circonstance, sera l'identification des ambiances urbaines, ce lien indéfectible qui s'établit entre morphologie et typologie dans un secteur déterminé. Souvent, on constate la solidarité de tissus et de bâtis morphologiquement hétérogènes, dont la complémentarité a fini par s'imposer comme une qualité urbaine (notamment dans le rapport si subtil qui existe entre les ensembles de maisons individuelles et leur environnement d'immeubles collectifs). La densité s'apprécie, en pareil cas, à une autre échelle que celle de la parcelle.



Photo : Apur.

On remarquera aussi combien cette forme d'intervention, qu'est la rénovation, quitte le champ de l'architecture pour entrer dans celui de la ville. Ce n'est pas pour autant que s'efface la valeur patrimoniale d'un ensemble lorsqu'il a été reconstruit : les qualités de la forme urbaine peuvent se maintenir, nonobstant le changement du bâti. Louvain, Ypres, Noyon ou Arras en sont de bons exemples. Rares sont les visiteurs qui s'imaginent quels amas de ruines étaient devenues ces agglomérations au lendemain de la

Première Guerre mondiale. Rebâties de fond en comble, elles ont pourtant conservé leur atmosphère. Cette forme de *rénovation radicale* n'a donc pas atteint ce qui était l'essence même de la ville : son ambiance architecturale et urbaine. Plus près de nous, la reconstruction de Saint-Malo apparaît comme une réussite, alors que rien, ou à peu près, n'a été conservé de son état antérieur. Élargissement des rues, remembrement parcellaire, généralisation des îlots ouverts ainsi que de la typologie des immeubles collectifs, suppression de la hiérarchie fonctionnelle et sociale du bâti, tout a été conçu pour faire oublier la ville ancienne – hormis quelques façades plaquées sur des immeubles neufs<sup>47</sup>. Pourtant, les touristes continuent à se promener dans ce qu'ils considèrent comme l'un des exemples les plus évocateurs de notre culture. La préservation d'un système de limites (les remparts), celle d'un paysage et d'une topographie ainsi que d'une ordonnance (même réinventée) ont été suffisamment convaincantes pour que l'on puisse encore parler de « conservation » – alors qu'il s'agit d'une opération « table rase » tout aussi radicale que dans tant d'autres centres-villes détruits par la guerre.

LA DESTRUCTION. Dernier degré de la rénovation, la destruction est une arme radicale, qu'on ne peut passer sous silence. On n'ose plus, de nos jours, la recommander comme outil de renouvellement urbain. Elle a pourtant sa logique et a été amplement pratiquée à travers l'histoire, ne serait-ce qu'au XIX<sup>e</sup> siècle où elle a inspiré la transformation de Paris sous l'autorité du baron Haussmann. Sans parler de l'île de la Cité, qui fut victime d'une mutation administrative sans pitié, on peut évoquer le souvenir des villages des Ternes ou de Chaillot, effacés de la carte par la construction des quartiers résidentiels de l'Ouest. Ailleurs, l'ensemble du palais du Louvre ou celui de l'avenue de l'Opéra, ainsi que Le Châtelet ou l'Hôtel de Ville ont effacé toute trace de la cité antérieure. On peut le déplorer dans la mesure où cette cité manifestait de réelles qualités patrimoniales (ce n'était pas l'avis des contemporains), mais on ne peut ignorer néanmoins que l'héritage du XIX<sup>e</sup> siècle a ses propres qualités. Plus récemment, la rénovation engagée du temps de Bernard Lafay n'est pas toujours appréciée en termes si négatifs qu'il faille en proscrire le souvenir. Un paysage peut en remplacer un autre, quand la mémoire de ce dernier ne s'impose pas avec assez de force. Une nouvelle fois, il s'agit d'une appréciation qualitative, d'un jugement historique et artistique auquel il est bien difficile de donner des critères neutres, incontestables. Entre le souvenir des chais de Bercy, pour lesquels on s'est battu il y a vingt ans, et le quartier qui lui a succédé, on ne sait ce qu'on doit préférer – sauf que le nouveau quartier a pris, sans trop de peine, la place de l'ancien. Et c'est bien là le seul cri-

rière objectif d'une mutation que d'aucuns ont considérée comme criminelle. Si l'on applique ce raisonnement à d'autres secteurs, on voit qu'il n'est pas d'interdits, en termes de patrimoine, qui empêchent le renouvellement de la ville. Les besoins nouveaux, pourvu qu'ils soient clairement identifiés, ont une légitimité au moins égale à l'exigence de conservation. Trente ans après la fin des grandes opérations de rénovation qui avaient soulevé l'indignation de l'opinion, il est urgent de rappeler cette vérité, pour ne pas sombrer dans « l'urbanisme correct » que serait la conservation à tout prix de la ville existante. Après avoir plaidé pour la conservation, il faut peut-être plaider pour en tempérer les excès...

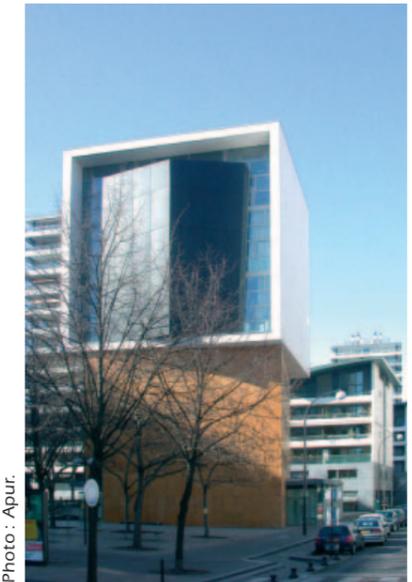


Photo : Apur.

Nombre de quartiers populaires des arrondissements extérieurs de l'ancienne banlieue, annexée en 1860, héritent ainsi d'un bâti sommaire, réalisé dans des conditions médiocres, pour une population dépourvue de moyens. Le mauvais entretien, cumulé à la suroccupation des lieux, a entraîné une dégradation à peu près irréversible : complexité de la distribution, délabrement des constructions, faible niveau d'équipement, dangerosité aux plans de l'hygiène comme de la sécurité. Si les îlots insalubres, déterminés au début du XX<sup>e</sup> siècle, ont en grande partie disparu au terme d'un demi-siècle de politique de rénovation qui a transformé l'image du Paris populaire, la pauvreté et l'insalubrité, elles, n'ont pas disparu pour autant. Ce sont d'autres quartiers qui nécessitent désormais des interventions lourdes. Une nouvelle fois, la contradiction éclate entre l'approche esthétique d'ensembles urbains que le temps

à façonnés (jusqu'à leur donner une ambiance éminemment pittoresque) et la réalité sociale de quartiers en instance de marginalisation. Il s'agit rarement, aujourd'hui, de quartiers anciens. Ce ne sont plus le Marais ou l'île Saint-Louis, mais d'anciennes friches industrielles du premier XIX<sup>e</sup> siècle, reconquises par l'habitat sous la forme d'une autoconstruction particulièrement misérable dans des secteurs comme le 19<sup>e</sup> ou le 20<sup>e</sup> arrondissement.

On peut souligner à bon droit l'inventivité architecturale d'une tradition populaire qui est parvenue, dans des conditions d'extrême pauvreté, à créer des espaces de grande qualité – à condition, toutefois, de ne s'intéresser qu'au jeu des volumétries et à la disposition des espaces, sans regarder les logements de trop près. On peut aussi trouver une authenticité à ces ensembles habités par des populations qui se les sont appropriés. Peut-on, pour autant, transmettre ces qualités dans un bâti nouveau, destiné à résorber les défauts de l'ancien ? L'architecture et la ville ne sont que l'enveloppe matérielle de la vie sociale. Même si celle-ci les détermine, il n'est pas dit que le maintien du cadre aboutira à celui des résidents. On a plutôt la preuve du contraire. Que reste-t-il de l'ambiance de la rue Saint-Antoine, quand le Marais était encore un quartier populaire, il y a quarante ans ? Le site n'a guère changé, mais l'atmosphère n'a plus rien à voir – ne serait-ce que parce que les boutiques de prêt-à-porter ont remplacé les marchands de quatre saisons... Pour bien comprendre l'idée, prenons un exemple très différent : celui de Passy ou d'Auteuil qui furent, au début du XX<sup>e</sup> siècle, des quartiers relativement modestes, destinés à une clientèle d'employés ou de petits rentiers. Dans des immeubles de construction économique (planchers en fer, mal isolés, façades en briques), sont regroupés de petits logements dont la surface est inférieure aux standards de notre époque. Cela n'a pas empêché ces constructions d'atteindre des prix très élevés et d'accueillir désormais une population privilégiée<sup>48</sup>. Le danger de l'amalgame et de la nostalgie guette une fois de plus celui qui établirait un lien de causalité entre le cadre urbain et ses habitants.

La reconstruction de secteurs très profondément dégradés n'est pas obligée d'en reproduire les caractéristiques accidentelles, comme la substitution de l'habitat à l'activité agricole ou industrielle, dès lors que ces dernières rendent totalement irrationnelle l'organisation du nouveau bâti et qu'elles ne sont là que pour évoquer une ville disparue. Plutôt que l'investissement dans une mémoire aujourd'hui indifférente à ceux qui en sont les bénéficiaires, il paraîtrait plus satisfaisant d'organiser une forme urbaine cohérente, généreuse en espaces et en qualités. Refaire la ville sur la ville n'impose pas, dans toutes les circonstances, de garder la trace systématique

d'un passé disparu. La religion du parcellaire, notamment, doit être tempérée. Principe de découpage territorial, le parcellaire s'associe étroitement à la typologie du bâti. Quand cette dernière change, le parcellaire évolue – du moins, autant que la situation le permet. Dans la ville ancienne, on voit des typologies nouvelles s'implanter sur des parcellaires préexistants, mais le résultat n'est pas nécessairement satisfaisant, bien au contraire. Transformer en règle cette non-concordance, c'est se préparer à construire une forme urbaine inadaptée, à tout le moins, difficile à gérer. Il faut donc d'impérieuses raisons pour le faire. Seules l'existence d'un bâti contextuel en grande partie conservé ou bien l'adjonction à un ensemble qu'on désire maintenu dans son unité justifient des investissements qui sont coûteux, mais aussi, pour une part, irrationnels. Le maintien de la mémoire justifie-t-il cette forme d'intervention à contresens ? On peut en douter.

#### L'INVENTAIRE COMME PRÉALABLE

De la restauration scrupuleuse jusqu'à la destruction, l'éventail des politiques de conservation est suffisamment large pour correspondre à des besoins diversifiés. La qualité artistique, en revanche, est moins facile à apprécier, alors que c'est le seul moyen de déterminer le degré d'intervention à prévoir. Il faut donc se donner les outils de la connaissance, élaborer cet inventaire qui apparaît comme préalable à toute action. On le sait depuis cent ans, depuis que le premier inventaire des richesses d'art a permis de recenser, au lendemain des lois de séparation, l'héritage artistique de l'art religieux dans les églises parisiennes et d'en éviter la destruction. Par la suite, on a pris toute la mesure de la tâche : à l'inventaire des œuvres d'art publiques (sur le modèle des catalogues de musées), est venue se superposer l'exigence d'un inventaire urbain prenant en compte la totalité du bâti. Mais celui-ci était si complexe que, trop coûteux, il n'a jamais vu le début d'une réalisation. Même l'Inventaire général, engagé il y a quarante ans sous Malraux, n'a pas été en mesure d'attaquer Paris avec les moyens dont il disposait. Aujourd'hui comme hier, l'inventaire de la capitale reste à faire, comme celui de tant de villes françaises. Dans le contexte actuel de la décentralisation, l'État en confie volontiers la responsabilité aux collectivités locales – plus près du terrain et sans doute plus riches en moyens humains pour le réaliser (à moins qu'il ne s'agisse tout simplement de déléguer au niveau territorial des responsabilités que l'opinion réclame à grands cris et auxquelles les villes ne pourront plus longtemps se soustraire). Quoi qu'il en soit, l'heure est à la nécessité, reconnue par tous, d'un véritable inventaire.

Mais de quel inventaire s'agit-il ? Tout dépend, en

effet, de ce que l'on entend par ce terme. Chez les professionnels du patrimoine, il y a trois positions distinctes, dont les résultats sont si divergents qu'il ne s'agit vraiment pas du même objet. La première est celle des archivistes, pour qui l'étude du bâti est avant tout celle des documents conservés à son propos. Il s'agit là d'un travail de compilation documentaire, à partir de sources brutes (archives, publications d'époque) ou de dépouillements déjà faits (fichiers, listes, dictionnaires...). La connaissance de l'œuvre y gagne sous l'angle de son état civil : on sait qui, quand et parfois pourquoi un objet existe. On peut même parvenir à savoir comment (à travers quels aléas de production) et pour combien (encore que cette question n'ait plus beaucoup de sens dès qu'on s'éloigne dans le temps). La seconde est celle des architectes, dont la formation permet de décrire avec efficacité une morphologie donnée. Ils peuvent cerner la matérialité de l'objet d'étude, en décrire la géométrie et, avec un peu plus d'expérience, déduire de cet ensemble de formes, un usage spécifique : c'est la typologie, qui croise l'usage et la forme pour en déduire des connaissances aux plans économique, social et technique. Cette description du réel est d'une grande utilité dès lors qu'elle sert à préparer des documents d'urbanisme où les opérations projetées entendent respecter les données de l'existant. Mais elle ne va pas plus loin que le constat d'une réalité. La troisième est celle des historiens d'art, qui s'attachent à l'évaluation de la qualité artistique des œuvres. Pour cette catégorie, à laquelle appartient l'auteur de ce texte, un « inventaire » est un travail d'évaluation quantitative de la valeur esthétique d'un objet. Il s'agit de répondre au problème patrimonial, en appréciant l'intérêt de la conservation, de la valori-

sation ou de la destruction de l'existant. Pour ce faire, les historiens d'art utilisent les outils des archivistes et ceux des architectes, mais ils le font dans un tout autre but.

C'est évidemment pour cette troisième approche que nous plaiderons, et non pour la première ni la seconde. Il se trouve qu'elle est beaucoup plus difficile à conduire. L'évaluation suppose une connaissance fine de l'histoire et de la culture : l'acquisition de cette culture du diagnostic artistique qui fait apprécier au premier coup d'œil l'intérêt d'une réalisation et permet de la situer en rapport avec d'autres, au sein d'ensembles plus vastes. L'appréciation de la qualité demande une véritable éducation du regard, associée à une grande érudition ; toutes choses difficiles à acquérir. Il ne convient pas seulement de repérer l'originalité d'une œuvre, sa rareté ou son charme, il s'agit d'inscrire cette appréciation dans une trame historique qui objectiverait le regard en la situant de manière contextuelle par rapport à la société qui l'a produite. En d'autres termes, il faut avoir l'œil de l'amateur en même temps que la distance de l'historien. Ensuite, dans un deuxième temps, il faudra être capable de passer du cas par cas à une vision globale. Sur ce dernier point, nous sommes attendus : l'opinion publique demande des protections patrimoniales, exige les moyens nécessaires à leur conservation, mais ne sait comment effectuer ses choix. L'avenir dépend de notre capacité à relever le défi. Car l'élaboration d'un inventaire dépassera amplement les limites assignées à la préparation du PLU. Resterait à dépasser cette contradiction<sup>49</sup>, en introduisant dans le projet urbain des éléments suffisants pour lui donner l'orientation adéquate. Et il vaudra mieux ne pas se tromper<sup>50</sup> sur des priorités dont les conséquences sont irréversibles.

François Loyer,  
directeur de recherche au CNRS

1. Elle a été élaborée au sein de l'Atelier parisien d'urbanisme, par Marc Leroy et Jean-Louis Subileau, et publiée dans la revue de l'agence, en 1974, *Paris Projet*, n° 13-14, Paris, Atelier parisien d'urbanisme, 1975, p. 48 à 65).

2. L'ouvrage fondamental de Camillo Sitte (1843-1903), *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Vienne, Karl Graeser, 1889, a été presque aussitôt traduit en français par l'urbaniste suisse Camille Martin, sous le titre *l'Art de bâtir les villes* (Genève, Atar, et Paris, Henri Laurens, 1902). Devenu la bible des urbanistes du tournant du siècle, cet ouvrage inspire, la même année, la rédaction du règlement

parisien, sous l'autorité de Louis Bonnier.

3. Le Plan d'urbanisme directeur de Paris (Préfecture de la Seine, *Plan d'urbanisme directeur de Paris*, Paris, Imprimerie municipale, 1960) avait été élaboré dès 1959, sous les auspices de Bernard Lafay, le président du conseil municipal. Appliqué par anticipation dès 1961 et approuvé par cette assemblée l'année suivante, il ne sera adopté par le gouvernement qu'en 1967 et bientôt mis en révision.

4. En particulier à Bruxelles, dont le bourgmestre, Charles Buls, sera l'un des promoteurs de la défense du paysagisme urbain. Il sera l'artisan de la protection des façades de la

Grand-Place (1883), moyennant une restructuration souvent radicale du bâti conservé derrière les anciennes façades rénovées (sous la direction Vincent Heymans, *Les Maisons de la Grand-Place de Bruxelles*, Bruxelles, CFC, éditions, 2001).

5. Cette reconstruction a été l'œuvre, en 1898, de l'architecte Charles Mewès, spécialiste incontesté du luxe mondain dans ce Louis XV « Grand Hôtel » cher à la Belle Époque.

6. Notamment la Société Générale, dont le siège, boulevard Haussmann, a été entièrement évidé puis reconstruit en structure métallique, derrière les façades conservées, par l'architecte Jacques Hermant, en 1905.

7. Cette pratique a été illustrée à l'occasion de la reconstruction de l'immeuble de la « Maison dorée » et de son voisin de la cité des Italiens, à l'angle des rues Laffitte et Taibout avec le boulevard des Italiens, par Pierre Dufau, en 1976. Le nouvel immeuble de bureaux, à façade de verre réfléchissant, s'est trouvé doté, sur le boulevard, d'une ordonnance Louis-Philippe. Consulté sous la pression des associations, le ministre de la Culture, Maurice Druon, avait prononcé un jugement de Salomon : il autorisait la destruction des deux immeubles, à condition que leurs façades soient conservées et que celle de la « Maison dorée » soit prolongée en retour sur la rue Taibout. Il s'agit là du premier cas de façadisme contemporain dans le centre de Paris, un cas d'autant plus intéressant qu'il incluait la copie partielle de l'existant. L'exemple de la « Maison dorée » avait été précédé dès 1969 par l'extension de l'immeuble « Jours de France », au rond-point des Champs-Élysées (ancien hôtel Lehon, dû à Louis Moreau en 1846).

8. Les immeubles en terrasses du parc de Bercy (réalisés en 1994 sous le contrôle de Jean-Pierre Buffi par les architectes Franck Hammoutène, Yves Lion, Pierre Chaix & Jean-Paul Morel, Christian de Portzamparc ou Henri Ciriani) ont prouvé qu'un ordonnancement général était non seulement possible, mais souhaitable. Dans des matériaux et un langage qui n'ont rien de nostalgique (sauf pour l'historien de l'architecture du xx<sup>e</sup> siècle, apte à repérer emprunts et citations...), ils donnent, du règlement de 1977, une interprétation aussitôt saluée par la critique et adoptée par l'opinion.

9. On comprendra, de ce point de vue, la réticence avec laquelle peuvent être accueillies, dans des réalisations récentes, certaines expressions virtuoses de l'individualisme artistique dont l'esthétisme raffiné évoque la tradition des Beaux-Arts et son académisme formel (Frédéric Borel, 113, rue Oberkampf, 1994).

10. Entre deux tableaux, la largeur courante est de trois pieds, six pouces (soit 113,4 cm actuels).

11. On ne parle pas, ici, de la question, non moins importante, des cours intérieures. Le POS de 1977 évitait d'intervenir sur ce point difficile. Ses adaptations postérieures se sont efforcées d'inciter à la création de cours en milieu de parcelle, évitant l'habituel plan en T, générateur de vis-à-vis médiocres avec les constructions voisines. Peu à peu, les urbanistes parisiens redécouvraient la profondeur de la parcelle et s'efforçaient d'en exploiter les potentialités...

12. L'invention de l'immeuble de bureaux, faisant référence à l'architecture anglo-saxonne, date de 1871, dans un projet utopique de l'architecte Hector Horeau pour un « immeuble d'offices », à structure métallique, disposé autour d'une grande cour en forme de serre. Le percement de la rue d'Uzès (3-5, rue d'Uzès, par Edmond Guillaume, en 1878), puis l'achèvement de la rue Réaumur, à partir de 1895, installeront à Paris les premiers immeubles d'activité à charpente métallique et façade de verre, mais dans un répertoire respectueux de la tradition d'ordonnancement des immeubles parisiens. Seuls des spécialistes voient la différence entre ces immeubles d'activité ou de bureaux et ceux qui sont destinés au logement.

13. Ce terme a été employé à propos de la tour Montparnasse, du secteur Italie et du front de Seine, le ministère des Affaires culturelles, sous André Malraux, plaidant pour l'irruption de ces « nouveaux paysages » dans la ligne de ciel.

14. Sur ce point, le débat n'a guère évolué depuis trente ans entre des architectes dévoués à une approche esthétique du modernisme du xx<sup>e</sup> siècle, dont ils sont les héritiers, et des historiens sensibles à la longue durée de la morphologie de la ville, nonobstant la diversité des traitements formels qu'elle reçoit à chaque époque.

15. Claude Charpentier, « Le polygone sacré », *Urbanisme*, n° 84, Paris, 1964.

16. En la circonstance, il s'agissait de l'auteur de ces lignes (avec l'assistance d'Odile Decq, alors étudiante en architecture, pour la première partie de l'enquête – sur le quartier de l'Europe).

17. Conséquence de la séparation de l'Église et de l'État, ces dernières seront toutes classées pour des raisons de gestion.

18. *La Bible d'Amiens*, écrite en 1885, est publiée dans sa traduction française en 1904; *Sésame et les lys*, de 1868, deux ans plus tard.

19. La transposition politique de ce discours ne tardera pas à se faire, à droite comme à gauche. Au nom de l'humanisme, elle inspire les combats de l'Action française, tandis que le socialisme est amené à préférer les valeurs de la Liberté et du Progrès. L'histoire du patrimoine devient dès lors éminemment conflictuelle.

20. La référence en la matière est l'ouvrage de K. Hudson, *Industrial Archeology. A New Introduction*, Londres, John Baker, 1963-1976 (suivi de *Industrial Archeology in Britain*, de R.-A. Buchanan, Londres, 1972, puis de *Industrial Archeology, a New Look at the American Heritage*, de T.-A. Sande, New York, Penguin Book, 1976, et de *l'Archéologie industrielle en France*, de Maurice Daumas, Paris, Robert Laffont, 1980). Dès 1983, l'éditorial du n° 62 de la *Revue de l'art* (Paris, CNRS) consacre « le patrimoine industriel » en lieu et place de l'archéologie.

21. Le Maresquier, architecte (1870-1972). Sa réalisation en 1927 pour le Cercle militaire lui attire les quolibets de Le Corbusier.

22. Les deux ouvrages de Saverio Muratori, *Studi per una operante Storia urbana di Venezia*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1960, et *Studi per una operante Storia urbana di Roma*, Roma, Consiglio nazionale delle Ricerche, 1960, inspirent, dès la fin de la décennie, les travaux d'André Chastel, (parus en 1977 seulement), du Centre de recherche sur l'histoire de l'architecture moderne, sur le quartier des Halles, à Paris. Les ouvrages d'Aldo Rossi, *l'Architettura della città*, Padova, Marsilio, 1966 (traduction française, *l'Architecture de la ville*, Paris, l'Équerre, 1981), et de Carlo Aymonimo, M. Brusati, G. Fabbri, M. Lens, P. Lovero, S. Lucianetti et A. Rossi, *la Città di Padova*, Roma, Officina Edizioni, 1970, sont connus des membres de l'Atelier parisien d'urbanisme dès leur parution et inspirent l'ouvrage de Jean Castex, Jean-Charles Depaule et Philippe Panerai, *Formes urbaines: de l'ilot à la barre*, Paris, Dunod, 1977.

23. Dans les colonnes de la *Construction moderne*, 29 décembre 1935, « De la protection de l'œuvre moderne (à propos de l'hôtel Ducharme), P. Patout architecte », p. 266 à 273.

24. S. Giedion, historien de l'architecture et théoricien du mouvement moderne, publie en 1940 *Espaces, temps, architecture*.

25. Sous la direction de Bernard Toulier, le *Régionalisme, architecture et identité*, Paris, éditions du Patrimoine, 2001.

26. Significatif, de ce point de vue, est le classement récent de l'église de Firminy par la commission supérieure des Monuments historiques: cet édifice, dont seules existent les

fondations, est un des derniers projets de Le Corbusier.

27. « Entre mémoire et projet », pour reprendre l'expression qui a soutenu l'action du ministère de la Culture sur le patrimoine contemporain du temps de François Barré (publication des actes du colloque *Mémoire et projet*, de la Direction de l'architecture, ministère de la Culture et de la Communication, à Ivry en 1998, dans *Urbanisme*, n° 303, Paris, nov.-déc. 1998, p. 60 à 64).

28. Non sans proximité, d'ailleurs, avec les mouvements qui caractérisent la production artistique dans son ensemble.

29. Pierre Nora, *les Lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1984-1992 (réédition en trois volumes, 1997).

30. Voir, à ce sujet, les diatribes de Louis Réau dans *les Monuments détruits de l'art français*, Paris, Hachette, 1959, deux volumes. Il est inquiétant que cet ouvrage dépourvu de retenue ait pu être récemment republié, sous les auspices de la commission du Vieux-Paris, et qu'on puisse encore lui attribuer une quelconque valeur de référence.

31. Georges Pillement, *Destruction de Paris*, 1943, et *Paris disparu*, 1966; Élie Debidour, *la Conservation du Vieux-Paris et l'urbanisme*, 1945; Yvan Christ, *les Métamorphoses de Paris*, 1967; Pierre de Lagarde, *Chefs-d'œuvre en péril*, 1967.

32. On en prendra pour exemple l'immeuble de bureaux construit en 1926 par André Sauvage, rue Saint-Marc, au dos du passage des Panoramas qu'il dénature complètement. L'architecte est pourtant l'un des plus brillants de sa génération et le projet a été l'occasion d'expérimenter un procédé de préfabrication novateur. André Sauvage récidivera peu après, place Dauphine.

33. Il s'agissait des architectes ordinaires des Monuments historiques travaillant pour le secrétariat d'État aux Beaux-Arts. La loi de 1943 les transformera en architectes des Bâtiments de France, avant qu'ils deviennent architectes et urbanistes de l'État...

34. Notamment grâce à l'Américaine Jane Jacobs (*The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books, 1963).

35. L'exemple le plus classique en la matière est la villa Savoye, dont André Malraux avait souhaité confier la restauration à Le Corbusier. Mais les premières esquisses remises par ce dernier manifestaient une telle indifférence à la notion même de conservation qu'il fallut faire appel à un architecte plus respectueux de l'authenticité de l'œuvre...

36. Œuvre d'André Granet, le décor actuel a été conçu pour l'Exposition universelle de 1937.

37. Maurice Besset, *Nouvelle Architecture française*, Stuttgart, Gert Hadje, 1967; Jacques Lucan, *Architecture en France (1940-2000). Histoire et théories*, Paris, éditions du Moniteur, 2001.

38. Par rapport à l'importance du logement social industrialisé en France, on peut s'étonner que la protection au titre des Monuments historiques, ou du PSMV, ne touche aucun des ensembles majeurs du xx<sup>e</sup> siècle. Les tours de La Muette, à Drancy, ou de La Grande Mare, à Rouen, ont été démolies; Les Courtilières, à Pantin, défigurées... Nonobstant le problème social insoluble que constituent ces opérations, devenues des ghettos, l'ampleur de l'investissement et son peu de chance de succès découragent toute action. Mais la raison fondamentale n'est-elle pas l'indifférence dont on témoigne, sur le plan culturel, vis-à-vis de ces réalisations qui n'appartiennent pas à notre imaginaire? On s'intéresse plus volontiers, aujourd'hui, à une cité balnéaire qu'à un grand ensemble. Une nouvelle fois, la patrimonialisation apparaît davantage comme un choix culturel, que comme le constat objectif d'une réalité.

39. L'exposition manifeste des « Maisons du Bonheur », organisée par l'Institut français d'architecture au palais de Chaillot, à l'automne 2001, l'a bien montré: quelque 200 figu-

res de la nomenclatura architecturale s'étaient efforcées de détruire l'image naïve de la maison pavillonnaire illustrée par un jouet d'enfant (la maisonnette de Playmobil), pour y inscrire les valeurs de la modernité. Une telle approche est rigoureusement incompréhensible pour la plus large part de l'opinion. Fort heureusement, cette dernière n'a pas le droit à la parole médiatique, ce qui évite de se poser une question si gênante.

40. Le recours au style semble jouer, dans la société contemporaine, un rôle identique à celui qu'il occupait au xix<sup>e</sup> siècle – même s'il s'applique aujourd'hui plutôt aux ambiances urbaines, qu'à l'architecture proprement dite.

41. À condition que le quartier ait quelque avenir. Si les problèmes économiques et sociaux se cumulent (chômage, immigration), le plus somptueux des quartiers anciens n'a aucun avenir, comme le prouvent nombre de PSMV, en dehors des quartiers privilégiés des centres-villes les plus prospères.

42. Moins efficace, sans doute, que la généralisation de la copropriété dans l'habitat! Bien des quartiers résidentiels doivent leur survie à l'inertie que provoque cette dernière. La simple lecture d'une carte des propriétaires institutionnels dans les 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements suffit à le prouver.

43. Paul Delouvrier, Haut fonctionnaire, est chargé en 1965 de la mise en œuvre du premier Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France. Il est à l'origine de la création des « villes nouvelles ».

44. Paradoxalement, cette rénovation du territoire urbain ne s'est pas accompagnée d'une augmentation du nombre d'habitants, mais de sa diminution (la ville a perdu près du tiers de sa population au cours du dernier demi-siècle).

45. Aldo Rossi à La Villette, Diener & Diener au Père-Lachaise...

46. Restaurateur des monuments de la Manche (Lessay, Saint-Lô, Valognes), au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Yves-Marie Froidevaux (1907-1983) a été directeur des études, à partir de 1969, au Centre d'études supérieures d'histoire et de conservation des monuments anciens. *C'est à son action que cet établissement a dû sa renaissance*, lors du retour à Chaillot qui avait suivi les événements de mai. Il a publié *Techniques de l'architecture ancienne. Construction et restauration*, Liège, Mardaga, 1986.

47. On notera que le parti pris est le même que rue des Nonnains-d'Hyères, dans le Marais. Mais le résultat est plus convaincant, en matière d'architecture comme d'aménagement urbain.

48. L'exemple le plus significatif auquel on puisse se référer est celui du castel Béranger, d'Hector Guimard, rue La Fontaine: sa transformation récente en résidence de luxe pour une clientèle internationale a posé de considérables problèmes à l'architecte chargé de la restauration de cet édifice classé Monument historique!

49. Il s'agit là d'une appréciation stratégique. Il est possible de mesurer les opportunités de mutation de certains secteurs en fonction des données économiques, sociales et foncières. Donc d'y répondre en priorité et d'utiliser cette expérience pour construire la suite de l'évaluation patrimoniale sur des bases plus solides.

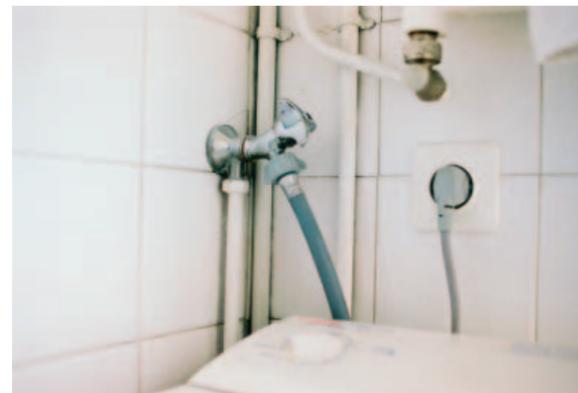
50. Non seulement les implications sont considérables sur le plan économique (coût de la conservation, de la restauration et de la mise en valeur), mais on se trouve en rivalité avec d'autres objectifs potentiels, que ceux, uniquement culturels, auxquels les historiens d'art s'intéressent.



# VILLE ET ENVIRONNEMENT



S'il est une production humaine qui s'inscrit dans la durée, c'est sans doute la ville européenne. Peut-être le <sup>xx</sup>e siècle en a-t-il perdu la conscience, dans le même temps que le rapport qu'elle entretient avec le territoire s'est complexifié. En effet, l'empreinte écologique de Paris ne se limite pas à l'emprise de la ville ; elle la déborde largement, vers les sources d'eau potable ou vers les usines de traitement des eaux usées, pour se limiter à la question de l'eau. Une prise de conscience de ce phénomène est d'abord nécessaire afin de penser l'avenir de Paris dans l'agglomération.



Photos : Jérôme Saint-Loubert Bié.

# VILLE ET ENVIRONNEMENT

En matière d'environnement, les responsabilités de la Ville de Paris s'exercent dans six domaines principaux : la gestion de l'eau, l'assainissement, la gestion des déchets, l'air, l'environnement sonore et la gestion des risques naturels.

## L'EAU À PARIS

La structure actuelle du réseau d'alimentation en eau de Paris est l'héritière des grandes orientations définies à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle par Eugène Belgrand, notamment en ce qui concerne l'importance donnée aux eaux potables d'origine souterraine (sources) qui représentent approximativement 50 % de l'alimentation en eau de Paris et que l'on va chercher jusqu'à 173 kilomètres de la capitale. L'autre origine de l'approvisionnement en eau potable, à hauteur égale de 50 %, provient des sources de la Seine et de la Marne.

Sous le contrôle de la section de la politique de l'eau et de l'assainissement, la Société anonyme de gestion des eaux de Paris (Sagep) est chargée, d'une part, de capter l'eau des sources et de la transporter par des aqueducs jusqu'à Paris et, d'autre part, de traiter l'eau prélevée en rivière dans les trois usines de Joinville, Orly et Ivry. Enfin, elle doit acheminer les eaux dans les sept réservoirs parisiens. Les sociétés Eau et Force parisienne des Eaux, pour la rive gauche, et Compagnie des eaux de Paris, pour la rive droite, distribuent ensuite cette eau potable jusqu'aux compteurs des usagers. Au total, ce sont environ 250 millions de mètres cubes d'eau potable qui sont distribués par an à Paris, soit une consommation journalière moyenne voisine de 680 millions de litres.

On notera que l'Institution interdépartementale des barrages réservoirs du bassin de la Seine (IIBRBS, ou Grands Lacs de Seine) gère quatre lacs réservoirs d'une capacité de plus 800 millions de mètres cubes. Ils sont destinés, pour Paris et sa région, à diminuer les dommages liés aux inondations et à renforcer les débits d'étiage en période de sécheresse (donc, d'améliorer la qualité de l'eau des

cours d'eau). Des projets sont à l'étude sur la Marne, la Seine et l'Yonne, pour atténuer notamment l'impact des crues de ces deux dernières.

Les prélèvements opérés en période de crue se traduisent par une certaine réduction des hauteurs d'eau à l'aval immédiat des ouvrages et tout au long des rivières régulées. Pour une crue centennale du type de celle de 1910, le niveau de la Seine serait abaissé d'environ 60 centimètres grâce à ces ouvrages. En période d'étiage, les lâchures moyennes cumulées des Grands Lacs de Seine atteignent 70 m<sup>3</sup>/s, permettant de quadrupler le débit naturel de la Seine à Paris en cas de grande sécheresse. En 2001, le maximum de remplissage des lacs a été atteint en juin, avec un volume de 744 millions de mètres cubes d'eau.

**LA DISTRIBUTION DE L'EAU.** L'eau produite par la Sagep est admise directement en distribution ou stockée dans les sept réservoirs représentant une réserve de 1,2 million de mètres cubes, soit près de deux jours de consommation moyenne à Paris. Cette capacité de stockage, à laquelle s'ajoutent les possibilités d'interconnexions et de maillages des réseaux, est un important facteur apportant une certaine sécurité à l'alimentation en eau de la capitale.

Le réseau de distribution, à partir des réservoirs, comporte 1 800 kilomètres de canalisations, principalement établies en égouts. Le service de distribution publique de l'eau potable dessert quotidiennement, non seulement les 2,1 millions de Parisiens, mais également 1,4 million d'utilisateurs non résidants, soit au total 3,5 millions d'usagers. En 2000, il y avait 91 000 abonnés au service public : 63 000 pour la rive droite, 28 000 pour la rive gauche.

La qualité de l'eau est contrôlée par le ministère du Travail et des Affaires sociales, par délégation au Centre de recherche, d'expertise et de contrôle des eaux de Paris (Crecep) : 65 paramètres physiques, chimiques et bactériologiques sont analysés, conformément au décret 89-3 du 3 janvier 1989 modifié, relatif aux eaux destinées à la consommation humaine. Selon les dispositions de l'arrêté ministériel du 10 juillet 1996, les principaux éléments de la



Photo : Apur.

Quai du Louvre, le moineau familier dont l'espèce est en forte diminution à Paris.



1



2



3



4



5



6

Photos : Apur.

1. Fontaine quai des Grands Augustins  
2. Fontaine square Lamartine, emplacement de l'ancien puit artésien de Passy.  
3. Fontaine rue du faubourg Saint-Antoine.

4. Fontaine Place Saint-Michel, radi designer.  
5. Fontaine bois de Boulogne  
6. Bouche de lavage, Ile Saint-Louis.

synthèse des analyses sont communiqués aux abonnés lors de la facturation du quatrième trimestre.

**L'ASSAINISSEMENT** Le réseau d'assainissement parisien existant aujourd'hui, comme le réseau de l'eau, a été conçu et en grande partie réalisé dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle sous l'impulsion d'Eugène Belgrand, alors directeur des Eaux et des égouts de Paris. Il draine une surface totale d'environ 8500 hectares et dessert les 2 millions d'habitants de la capitale, auxquels s'ajoute une population occasionnelle d'environ 1,4 million de personnes non résidentes chaque jour.

Le fonctionnement du réseau est largement gravitaire. Il transporte quotidiennement, par temps sec, environ 1 million de mètres cubes d'eaux usées. Il s'agit d'un réseau en quasi-totalité de type « unitaire » (à l'exception des nouveaux quartiers de Paris Rive gauche), c'est-à-dire qu'il collecte dans les mêmes ouvrages les eaux usées et les eaux pluviales. Les eaux s'écoulent grâce aux pentes données aux ouvrages. Cinq stations de pompage relèvent en permanence les eaux des quartiers bas des 12<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements (Mazas, Chamonard, Tolbiac-Masséna, Sauvage et Auteuil). Deux nouvelles usines de pompage ont été récemment mises en service dans le nouveau quartier Paris Rive gauche : Watt, qui permettra de supprimer les rejets

	Volumes (millions de m <sup>3</sup> )		MES (milliers de tonnes)		DBO5 (milliers de tonnes)		DCO (milliers de tonnes)	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
1. Eaux collectées à Paris	341,3	341,4	81,9	81,9	54,6	54,6	126,3	126,3
eaux usées								
eaux pluviales	36,1	42,5	7,2	8,5	1,1	1,3	5,4	6,4
total 1	377,4	383,9	89,1	90,4	55,7	55,9	131,7	132,7
2. Eaux provenant de la banlieue								
temps sec + temps de pluie	120,8	117,7	28,5	27,7	17,8	17,1	42,1	40,7
Eaux entrant dans le réseau parisien total 1 + 2	498,2	501,6	117,6	118,1	73,5	73,0	173,8	173,4
Eaux sortant du réseau parisien	478,7	489,0	105,0	104,8	72,6	71,9	170,9	169,8
Eaux déversées	19,5	12,6	2,6	3,3	0,8	1,0	2,8	3,5
Pollution accumulée en réseau			10,0	10,0	0,1	0,1	0,1	0,1

d'eaux usées en Seine du secteur de la rue Watt, et Austerlitz, qui remplacera à terme l'usine Sauvage.

Le réseau parisien est presque entièrement constitué d'ouvrages visitables, d'une longueur totale de 2370 kilomètres, dont 180 kilomètres d'émissaires et de grands collecteurs et 660 kilomètres d'ouvrages annexes (branchements particuliers, avaloirs, branchements de regards). Les dimensions des ouvrages et l'existence de 45 déversoirs d'orage rejetant directement en Seine les eaux excédentaires permettent d'éviter les mises en charge et inondations lors de fortes pluies.

**LES INDICATEURS TECHNIQUES.** Le tableau ci-après dresse le bilan pour l'ensemble de l'année 2000 des volumes et flux de pollution collectés par le réseau. On distingue, pour les eaux collectées à Paris, les eaux usées<sup>1</sup>, des eaux provenant du ruissellement pluvial. Cette distinction ne peut pas être faite pour les eaux provenant des bassins versants de banlieue et transportées par le réseau parisien. Les débits unitaires sont en effet mesurés par des stations situées aux entrées de Paris et il n'est pas possible de faire la part entre les eaux usées et les eaux de ruissellement.

Trois paramètres principaux sont pris en compte :

- les matières en suspension (MES) : il s'agit de particules de toutes tailles, de nature minérale ou organique, en suspension dans les effluents ;
- la demande biochimique en oxygène (DBO) ou la quantité d'oxygène nécessaire pour oxyder les matières organiques contenues dans l'eau, par l'intermédiaire des bactéries : c'est la quantité d'oxygène qui sera prélevée en milieu naturel, en cas de déversement. On évalue usuellement la quantité consommée sur cinq jours (DBO5) ;
- la demande chimique en oxygène (DCO) : c'est la quantité d'oxygène nécessaire pour dégrader l'ensemble des matières oxydables contenues dans l'effluent, qu'elles soient biodégradables ou non.

**LES TRAVAUX.** Au titre du Schéma directeur d'assainissement de l'agglomération parisienne, élaboré en 1992, avait été proposée la construction d'une liaison entre l'émissaire sud, première branche (rive gauche-pont Mirabeau Paris, 15<sup>e</sup>), et l'émissaire Sèvres-Achères, branche de Nanterre. Cette interconnexion, un ouvrage circulaire de 3 mètres de diamètre et d'environ 5 kilomètres de longueur, a été réalisée par le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (Siaap). Il porte le nom de Liaison Auteuil-St-Cloud (LAS). Il va assurer trois raccordements : le raccordement avec l'émissaire sud (LAS 15 Siaap) et le raccordement avec les collecteurs du bassin versant du 15<sup>e</sup> arrondissement, sur la rive gauche ; et, sur la rive droite, le raccordement avec les ouvrages principaux du 16<sup>e</sup> arrondissement. Par ailleurs, une nouvelle station de pompage et de crue « Tolbiac-Masséna », a été mise en service en juin 2001. Enfin, la Ville de Paris poursuit le projet Gaaspar. Ce projet est destiné à l'automatisation du fonctionnement du réseau parisien avec une optimisation de sa capacité en période de pluie, tout en limitant les déversements polluants. Dans le cadre de ce projet, de nombreuses stations de gestion locale, télécommandables, ont été mises en place ou modernisées depuis 1993 : stations de mesures, vannes de régulation (22 déversoirs d'orage équipés de vannes motorisées en février 2001), stations de pompage. Le système assure le raccordement d'environ 130 stations de gestion locale.

**LA GESTION DES DÉCHETS**

En 2001, la collecte des déchets parisiens, tous producteurs confondus, représente 1220968 tonnes, soit 574,5 kilos par habitant ou 1,57 kilo par jour et par habitant (cf. tableau). À partir de 1999, une première phase de traitement sélectif a été engagée sur cinq arrondissements, les 1<sup>er</sup>, 5<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>, en mode triflux. Devant le faible rendement de la collecte (30 % de refus de tri), en particulier des emballages légers, la Ville de Paris a décidé, en 2002, d'étendre le tri sélectif à l'ensemble de Paris, tout en le simplifiant, en passant au biflux. L'extension de la collecte sélective devrait s'accompagner de la construction dans Paris intra-muros de quatre centres de tri. L'ensemble de ces centres devrait avoir une capacité de traitement de 250000 tonnes par an. Les emplacements pressentis se situent dans le 12<sup>e</sup> arrondissement (près du quai de Bercy), le 15<sup>e</sup> (près de l'héliport), le 17<sup>e</sup> (boulevard de Douaumont) et le 18<sup>e</sup> (site « Évangile », sur le boulevard Ney).

Le traitement des déchets de la ville de Paris est effectué dans le cadre d'un syndicat intercommunal : le Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de la région parisienne (Syctom). Il se voit confier l'en-

Bacs pour verre usagé, déchets recyclables, déchets non recyclables



1. Benne à ordures ménagères fonctionnant au gaz naturel véhicule (GNV).
2. Benne à ordures ménagères électrique. Progressivement abandonnée au profit des bennes GNV.
3. Bennes à ordures ménagères classique.



Photos : Mairie de Paris, Direction de la protection de l'environnement.

#### Tonnages collectés en 2001 à Paris

Type de déchets	Tonnage 2001	Kg/hab./an	
Ordures ménagères	1 050 864	494,18	
Corbeilles	20 454	9,62	
Marchés	19 055	8,97	
Objets encombrants	58 777	27,66	
Journaux, magazines	14 271	8,54	
Verre (apport volontaire +GPV)	23 290	10,96	
Collecte sélective (1 <sup>er</sup> , 5 <sup>e</sup> , 7 <sup>e</sup> , 11 <sup>e</sup> , 13 <sup>e</sup> arr.)	Verre	5 904	13,02
	Journaux magazines	6 546	14,44
	e.m.	1 631	3,60
Déchetterie	20 078	9,45	
DTOD	98	0,05	
<b>Total</b>	<b>1 220 968</b>	<b>574,51</b>	

Source : DPE, analyses et données 2001.

Valorisation	Quantités valorisées (tonnes)	Équivalent énergie SYCTOM (TEP)	Équivalent énergie Paris (TEP)
Ordures ménagères	1 920 000	320 000	160 000
Acier	57 700	22 400	11 200
Verre	28 600	Np	2 200
Journaux et magazines	23 500	Np	8 400
Aluminium	2 073	8 300	4 150

Ce tableau résume les diverses valorisations concernant l'élimination des déchets à Paris et leur équivalent en énergie (TEP) économisé par la récupération des matières premières.

tière responsabilité de l'organisation du traitement des déchets (mais pas la collecte) des communes qui y adhèrent. Il s'agit, au total, pour le syndicat, d'éliminer ainsi les déchets de près de 5,5 millions de personnes, soit environ 2,9 millions de tonnes chaque année. Les déchets collectés par la Ville de Paris représentent environ la moitié des déchets traités.

Le Syctom assure par ailleurs la maîtrise d'ouvrage des travaux de construction des nouveaux centres de traitement ou des travaux de modernisation des installations existantes. La construction de deux nouveaux centres de tri a été engagée en 2000, l'un à Issy-les-Moulineaux, d'une capacité de 55 000 t/an, et l'autre à Nanterre, d'une capacité de 40 000 t/an. D'autres centres de tri sont d'ores et déjà à l'étude, notamment à Paris (cf. supra).

Le traitement et la valorisation des déchets au sein du Syctom s'appuie sur trois types d'installation utilisant des méthodes différentes mais complémentaires : des usines de valorisation énergétique, à partir de l'incinération des déchets (Issy-les-Moulineaux, Ivry/Paris XIII et Saint-Ouen) ; des centres de tri (Romainville et Ivry/Paris XIII) ; des centres de transfert avant mise en décharge (Romainville et Saint-Denis). En 2000, la répartition des procédés d'élimina-

tion comptait pour 75 % de déchets incinérés, pour 6 % de déchets valorisés par tri et pour 19 % en décharge.

**L'ÉNERGIE.** Les usines de traitement et de valorisation des déchets gérés par le Syctom disposent d'installations de récupération d'énergie. L'énergie ainsi récupérée est cédée au réseau de chauffage urbain qui se développe sur 423 kilomètres, à Paris et en banlieue. Ce réseau fournit globalement le quart de l'énergie de chauffage consommée dans la capitale (chauffage et eau chaude). Il dessert principalement les immeubles d'habitations, mais également de gros consommateurs d'énergie (bureaux, hôpitaux, écoles). Le reste de l'énergie nécessaire au réseau de la Compagnie parisienne de chauffage urbain (Cpcu) est fourni par sept chaufferies gérées par la Cpcu, fonctionnant au gaz naturel, au fuel lourd et au charbon.

De façon complémentaire, les chaudières des usines d'incinération font tourner des turbines produisant de l'électricité servant principalement aux besoins propres de la compagnie. Le surplus est revendu au réseau électrique d'EDF. Chaque année, l'incinération des déchets ménagers permet ainsi d'éviter l'utilisation d'environ 320 000 TEP (tonnes équivalent pétrole). L'incinération des seuls déchets collectés par la Ville de Paris représente environ la moitié de cette quantité d'énergie économisée, soit quelque 160 000 TEP.

**LES MÉTAUX.** Les usines d'incinération et le centre de tri de Romainville sont équipés d'installations de tri magnétique qui permettent la récupération des ferrailles. En 2000, environ 57 700 tonnes d'acier ont été récupérées, la plus grosse partie (42 000 tonnes) après incinération. Une unité de préparation des ferrailles ainsi récupérées après incinération fonctionne depuis 1993 à Bonneuil-sur-Marne (94). Une part significative des déchets ferreux est récupérée depuis 1996 dans les centres de préparation des mâchefers issus des usines d'incinération. Ces centres ont ouvert à Saint-Ouen-l'Aumône (95), Lagny-sur-Marne et Isles-les-Meldeuses (77). Par ailleurs, un système de récupération de l'aluminium par « courants de Foucault » a permis de récupérer, en 2000, 2 073 tonnes d'aluminium dans les centres de traitement des mâchefers (Lagny-sur-Marne, 168 tonnes ; Saint-Ouen l'Aumône, 854 tonnes ; Isles-les-Meldeuses, 1 051 tonnes). La récupération de l'acier a globalement permis en 2000, pour la quote-part de la Ville de Paris, une économie d'énergie d'environ 11 200 TEP et celle de l'aluminium, 4 150 TEP.

**LE VERRE.** À Paris, la collecte du verre par apport volontaire et auprès des gros producteurs de verre a permis de récupérer en 2000 près de 28 600 tonnes, soit une économie d'énergie d'environ 2 200 TEP dans la fabrication de bouteilles neuves en verre.

**LES JOURNAUX ET MAGAZINES.** La collecte en porte-à-porte des journaux et magazines, à Paris, a permis d'en collecter plus de 23 500 tonnes en 2000. Outre l'économie de matières premières (bois et eau), elle a évité ainsi la consommation d'environ 8 400 TEP dans la fabrication de papier journal.

En conséquence, globalement, grâce aux installations du Syctom, 80 %, environ, des déchets produits par la ville de Paris en 2000 sont valorisés, ce qui situe la capitale parmi les grandes villes les plus performantes du monde (cf. tableau)

#### L'AIR

La surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France est assurée par

Airparif depuis 1979. Conformément à la loi sur l'air de 1996, les quatre missions d'Airparif sont :

- surveiller la qualité de l'air ;
  - prévoir les épisodes de pollution afin que des mesures de réduction des émissions et de limitation de l'exposition des personnes les plus sensibles puissent être prises à temps ;
  - évaluer l'impact des mesures de réduction des émissions et développer des outils de modélisation pour permettre d'estimer objectivement l'efficacité d'une action envisagée vis-à-vis de la qualité de l'air ;
  - informer les autorités et les citoyens (au quotidien, lors d'un épisode de pollution) en permettant l'accès à ses données.
- L'air est composé d'azote (78 %) et d'oxygène (21 %), mais aussi d'une multitude de substances très diverses : gaz carbonique, gaz rares, composés organiques, etc. Parmi celles-ci, certaines se distinguent par leurs effets nocifs sur l'environnement ou la santé humaine. Les polluants atmosphériques sont d'origine variée : les uns sont émis naturellement par la végétation ou les océans ; beaucoup d'autres sont le fait des activités humaines : industrie, agriculture, transport, habitations, etc.

Parmi les substances directement produites par les activités humaines, certaines sont nocives pour l'homme, ce sont les polluants primaires : oxydes de carbone, oxydes de soufre, hydrocarbures légers, composés organiques volatiles, etc.

D'autres substances réagissent entre elles sous l'effet des conditions atmosphériques et produisent de nouvelles substances qui ne sont pas directement émises par l'activité humaine ou naturelle : ce sont les polluants secondaires. C'est en particulier le cas de l'ozone. Cette production n'est pas instantanée, elle peut demander plusieurs heures, au sein des masses d'air qui se déplacent au-dessus du territoire, et nécessite des conditions d'ensoleillement et de température particulières.

Ainsi, l'étude de la qualité de l'air doit être menée selon diverses échelles. S'il est nécessaire de prendre en

compte la métropole parisienne dans sa globalité, un phénomène comme celui de l'ozone, qui se manifeste régulièrement au-delà de l'agglomération, sur les zones rurales de la région comme sur le bassin parisien, montre la nécessité de travailler à une échelle plus vaste, c'est-à-dire ne se limitant pas aux abords mêmes des sources de pollution. La situation de la qualité de l'air est aujourd'hui préoccupante en Ile-de-France puisque les objectifs de santé publique ne sont pas atteints pour le benzène et le dioxyde d'azote.

Ces deux polluants sont des indicateurs caractéristiques de la pollution chronique des grandes métropoles, intervenant également dans la production de polluants photo- oxydants comme l'ozone. En Ile-de-France, leurs émissions sont majoritairement liées au transport (véhicules particuliers, bus, poids lourds, deux-roues motorisés, avions, etc.).

Les conclusions du dernier diagnostic d'Airparif pour la campagne européenne de mesures Life « Resolution » (en 2000 et 2001) montrent que, pour le dioxyde d'azote, malgré une érosion des concentrations constatée depuis quelques années, une vaste zone de l'agglomération comprenant l'ensemble de Paris et l'essentiel de sa proche banlieue (les secteurs du Sud au Nord-Ouest en passant par l'Est) est concernée par le dépassement de l'objectif de qualité annuel. Cette zone reflète à la fois la répartition des émissions d'oxydes d'azote, plus denses dans cette zone, et

l'influence de vents dominants (de secteur Sud-Ouest). Ce paramètre météorologique permet d'expliquer en partie que les niveaux moyens de dioxyde d'azote relevés dans la proche banlieue au sud-ouest et à l'ouest de Paris soient, eux, en deçà de l'objectif de qualité. Un croisement entre ces données et la répartition de la population (Insee, 1999) a permis d'identifier que 3,9 millions de Franciliens résidant dans ces zones sont potentiellement exposés à des niveaux supérieurs à l'objectif de qualité réglementaire de 40 µg/m<sup>3</sup> pour le dioxyde d'azote (moyenne annuelle). À ces 3,9 millions de Franciliens, il faut ajouter 650 000 personnes qui habitent dans des zones avoisinant ou dépassant de temps à autre ce seuil réglementaire (en particulier au nord du département de l'Essonne, à proximité du nœud autoroutier de l'échangeur A6-A10). Au total, plus de 60 % des habitants de l'agglomération parisienne sont ainsi susceptibles d'être exposés à un air de qualité insatisfaisante.

La cartographie du benzène reflète, quant à elle, l'évolution favorable des niveaux de fond observés sur le réseau Airparif depuis quelques années, résultant principalement de la diminution des concentrations en benzène dans les carburants. Ainsi ne reste-t-il que quelques zones géographiquement très limitées (dans Paris intra-muros ainsi que dans sa banlieue proche, au Nord et au Nord-Est) qui seraient concernées par un risque significatif de dépassement de l'objectif de qualité annuel en situation de fond.

Ces zones traduisent vraisemblablement l'influence sporadique de sources d'émissions locales sur les niveaux de fond. Le croisement des données de pollution et la répartition de la population montrent que 740 000 Franciliens habitant dans les zones les plus touchées par le benzène seraient vraisemblablement exposés à un niveau de pollution en benzène qui, en moyenne sur l'année, dépasse l'objectif de qualité qui est de 2 µg/m<sup>3</sup>.

#### L'ENVIRONNEMENT SONORE

D'après une enquête réalisée par l'Insee en 2001, les ménages urbains

(ménages habitant dans les unités urbaines de 50 000 habitants ou plus) considèrent le bruit et le manque de sécurité comme leurs préoccupations premières dans leur quartier ou leur commune. L'enquête précise que c'est à Paris que l'intensité des nuisances sonores est la plus grande : le bruit y est souvent une gêne pour 32 % des ménages.

Le bruit est un phénomène acoustique lié à des variations de pression de l'air. Le bruit peut être principalement caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) et son intensité (mesurée en décibels, notés « dB »). La perception que nous avons des événements sonores dépend des caractéristiques intrinsèques de l'oreille humaine, qui ne peut percevoir que des sons allant de 20 Hz (bas) à 20 000 Hz (aigus) et qui nous fait entendre majoritairement les médiums aux dé-

pens des autres fréquences (c'est la sensibilité de l'oreille).

Pour tenir compte de ces caractéristiques qui conditionnent nos facultés de perception, l'intensité sonore est mesurée en décibels acoustiques, « dB (A) ».

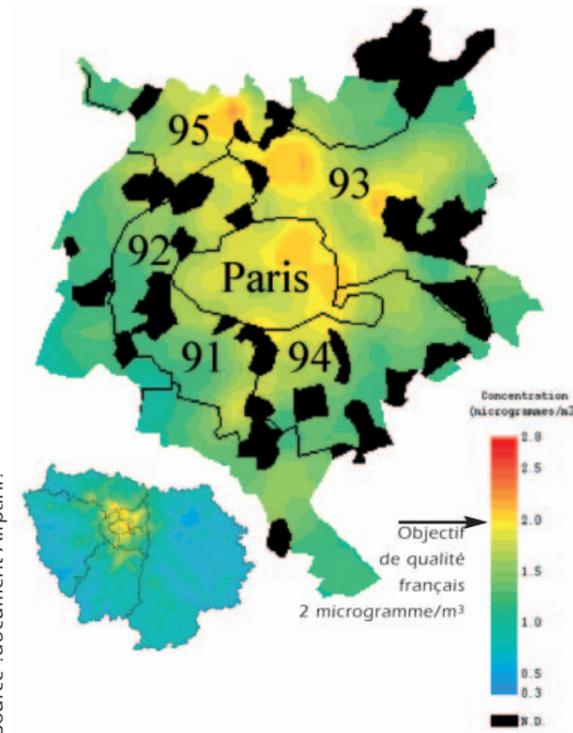
L'échelle de perception du bruit va de 0 dB (A) [seuil d'audibilité] à 120 dB (A) [seuil de la douleur]. Cette échelle est logarithmique : le volume sonore double tous les 3 dB (A).

La directive européenne du 25 juin 2002, qui devra être transposée en droit français avant le 18 juillet 2004, impose de nouvelles règles en matière d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement dû aux principales infrastructures de transport et aux activités industrielles. Cette directive impose la publication de cartes de bruit dites « stratégiques », qui visent à informer le public sur les niveaux de bruit et leurs effets ainsi qu'à fonder l'adoption de plans de prévention et de réduction du bruit.

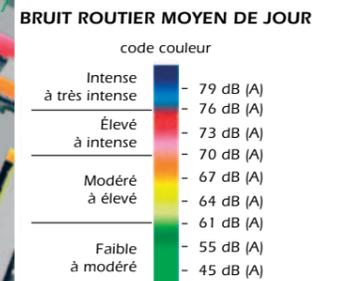
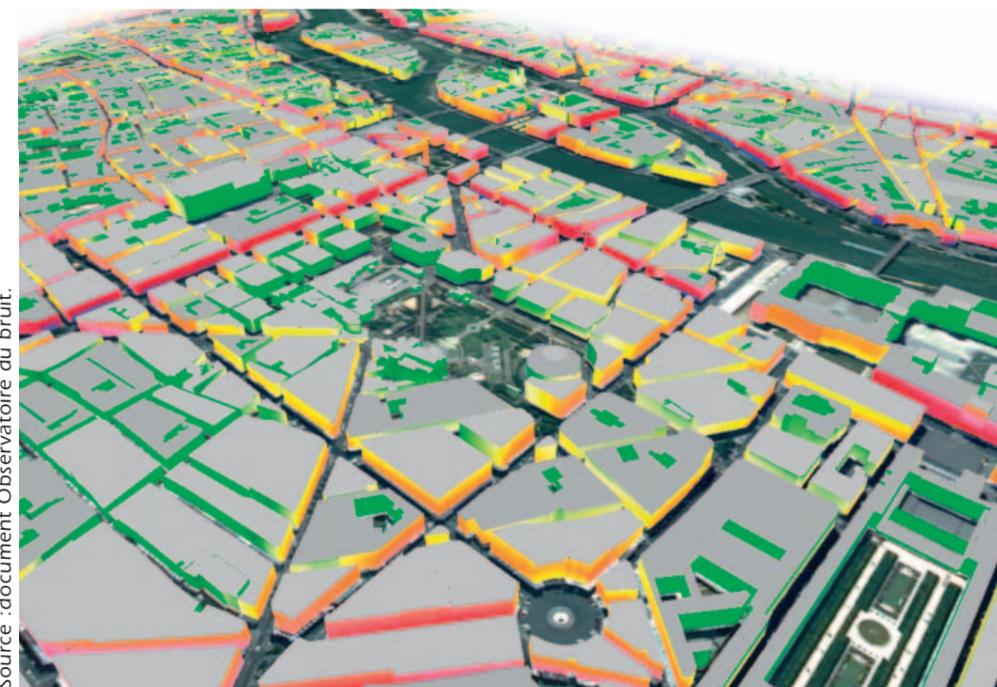
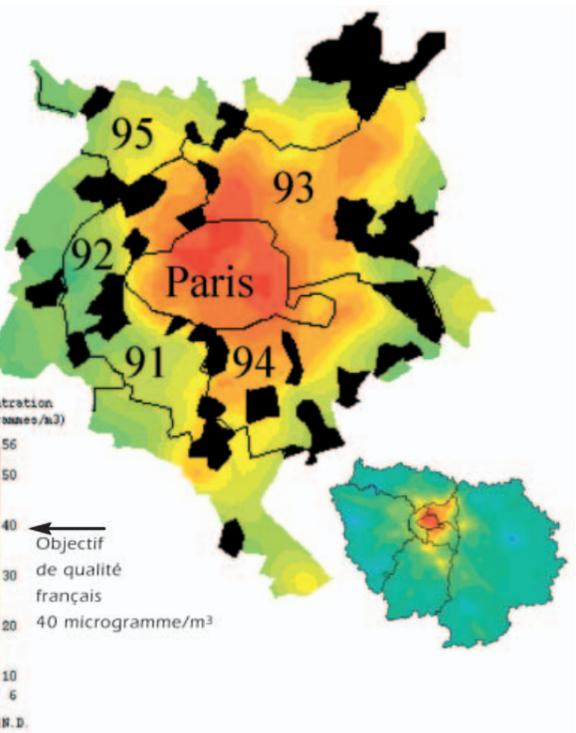
Précisons que ces cartes doivent suivre les modalités suivantes :

- utilisation d'indicateurs (ou descripteurs) de bruit communs à l'ensemble des États de l'Union – le Lden, qui décrit la dose journalière moyenne de bruit et qui intègre les doses perçues en périodes de jour, de soirée et de nuit, en donnant à ces deux dernières des pondérations plus importantes par rapport à la période de jour, ainsi que le Lnight, qui décrit la dose moyenne de bruit en période de nuit – lesquels devront être employés pour cartographier le bruit dans l'environnement.

Diffusion du benzène

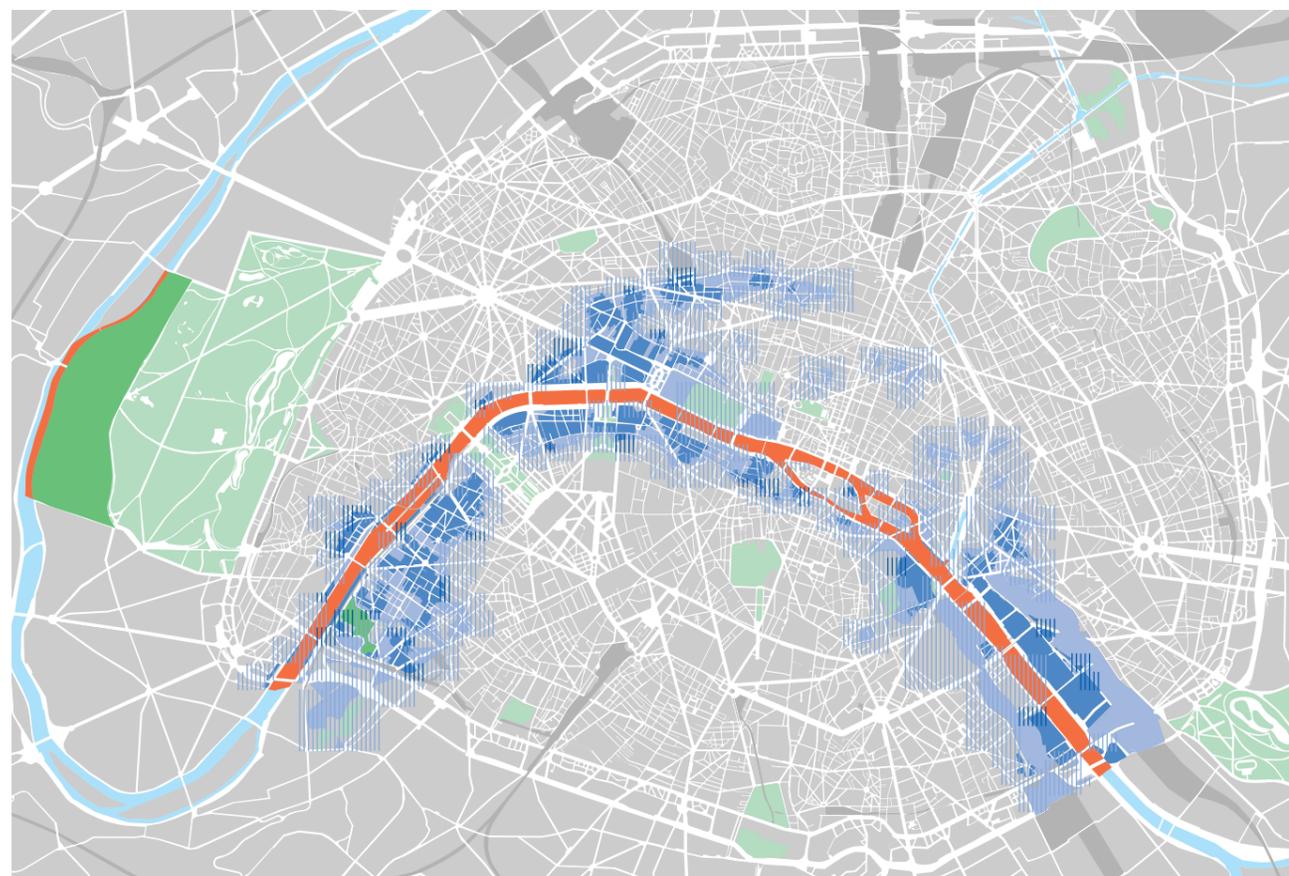


Diffusion du dioxyde d'azote



Source : document Airparif.

Source : document Observatoire du bruit.



Doc. Apur.

**PLAN DE L'ALÉA LIÉ À UNE CRUE DE TYPE 1910**

Ilots affectés au risque d'inondation

- risque d'inondation supérieur à 1 mètre
- risque d'inondation inférieur à 1 mètre
- reste de parcelle touchée par les risques d'inondation
- reste de l'îlot touché par les risques d'inondation

- zone d'écoulement du fleuve pendant la crue
- zone d'expansion du fleuve pendant la crue

Source : IGN BD Topo 1998 Apur 11/2002

ronnement dû aux principales sources (routes, voies ferrées, aéroports, industries) ;

- publication avant le 30 juin 2007 des cartes pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les territoires impactés par les routes (quel que soit leur statut) de plus de 6 millions de véhicules par an, les voies ferrées de plus de 60 000 passages de train par an, les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an.

En attendant que la législation française se prononce sur la directive, la Ville de Paris a déjà engagé un premier travail de cartographie du bruit routier sur le territoire parisien. La Ville a, pour cela, chargé une société privée de réaliser un progiciel pour la modélisation en trois dimensions des niveaux de bruit dus au trafic routier à Paris. Les données de trafic proviennent de comptages effectués par la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville pour les années 1999 et 2000. Les cartes ainsi produites permettent de rendre compte du bruit routier tel qu'on peut le percevoir sur l'espace public.

L'intérêt de cet outil est son interactivité (« cartographie dynamique »), puisqu'il permet de simuler les futurs aménagements de l'espace public (mur anti-bruit, sens uniques, couloir de bus, pistes cyclables, etc.) et d'en mesurer les conséquences acoustiques.

La carte devra inclure prochainement les bruits des transports ferroviaires et des transports aériens. Ces derniers ne sont d'ailleurs pas marginaux à Paris étant donné le nombre de plaintes enregistrées. Le survol de Paris, interdit en dessous de 2 000 mètres, est de plus en plus fréquent (alors qu'il n'est théoriquement possible que dans des cas exceptionnels : fort encombrement du trafic ou météo défavorable) ; de plus, ce palier (qui fut fixé en 1948) n'est vraisemblablement pas une garantie suffisante contre le bruit des avions.

Les sources de bruit à Paris sont multiples. S'il est vrai que la cartographie dynamique est un bon outil pour rendre compte du bruit ambiant, elle ne permet pas d'apprécier les émergences sonores qui doivent faire l'objet d'é-

tudes particulières : Klaxon, bruits de chantiers, deux-roues motorisés, établissements de nuit, etc.

Enfin, il convient de préciser que la gêne que nous imputons aux bruits de notre environnement n'est pas un corollaire direct du volume sonore. Il s'agit d'une notion plus fine, qui est liée à la nature même de la source de bruit (répétitivité, durée, période d'émission, niveau maximum émis, etc.), à l'environnement (émergence par rapport au bruit ambiant, conditions climatiques, relief, etc.) et aux individus exposés au bruit (état physiologique, type d'activité pratiquée, situation sociale, etc.). La perception de la gêne est donc très variable dans le temps et selon les individus.

**LA GESTION DES RISQUES NATURELS**

Dans ce domaine, deux questions seront importantes pour garantir la qualité des constructions futures et devront, à ce titre, figurer en marge du futur PLU : les risques d'inondation et la qualité du sous-sol parisien.

En application de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et du décret n° 95-1089, le Plan de prévention des risques d'inondation (Ppri) est en cours d'élaboration à Paris sous l'égide de la préfecture de Paris. Ce document devra être annexé au PLU. L'objectif du Ppri est de délimiter les zones à risque en matière d'inondation et d'y définir les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde qui doivent être prises par les collectivités publiques et les particuliers, ainsi que les mesures relatives à l'aménagement et l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages et des espaces plantés existant à la date d'approbation du plan. Le Ppri se compose d'un rapport de présentation, de documents graphiques qui doivent délimiter les zones où s'appliqueront les prescriptions réglementaires et d'un règlement.

À Paris, la zone d'aléa globale (illustrée ci-joint) correspond à une crue centennale de type crue de 1910. Quatre types de zone sont définis : la zone d'aléa très fort (submersion de plus d'un mètre), la zone d'aléa fort (submersion de moins d'un mètre), la zone de grand écoulement (qui comprend principalement le lit mineur de la Seine) et la zone d'expansion des crues. Un recensement exhaustif des équipements publics exposés aux risques, ainsi que des activités connexes dont l'interruption serait susceptible de compromettre le fonctionnement des services publics a été réalisé. Il doit permettre d'identifier les enjeux et de définir des mesures.

La mise au point du règlement est en cours. Elle a donné lieu à plusieurs réunions entre la préfecture et les services de la Ville de Paris. Un nouveau projet, élaboré par la préfecture, devrait faire l'objet d'une diffusion aux servi-

ces de la Ville, à la RATP, à l'Assistance publique... pour un passage au Conseil de Paris fin 2001 et une enquête publique courant 2002. Il reste que les questions pratiques soulevées par ce document ne sont pas résolues, compte tenu des contraintes draconiennes imposées à l'occupation des sous-sols et des rez-de-chaussée.

Les contraintes du sous-sol sont importantes à Paris, comme l'illustre la carte jointe. Les contentieux sont nombreux avec les propriétaires qui estiment, à tort, que la Ville est comptable de l'ensemble du sous-sol parisien. Les études de POS particuliers, comme à Montmartre ou à Bagnole/Père-Lachaise, mais aussi dans d'autres secteurs, comme le quartier des Amériques, ont montré la difficulté de gérer cette question, qui appellera des dispositions sans doute plus précises que ne l'offre le POS actuel.

**LA BIODIVERSITÉ À PARIS**

Paris, ville dense et fortement minéralisée, recèle néanmoins une faune et une flore très riches, au point que l'on pourrait presque décréter la capitale, « réservoir de biodiversité ». Les causes de cet apparent paradoxe sont multiples : diminution de la pollution soufrée dans les dernières décennies, rareté des traitements chimiques (pesticides, herbicides, fongicides) dans les parcs et jardins publics et privés, grande diversité des micromilieus, climat local plus chaud notamment en hiver, présence de nourriture variée et abondante pour un grand nombre d'espèces animales, amélioration de la qualité des eaux de la Seine,

Nombre d'espèces animales recensées à Paris		
Embranchement	Classe	Nombre d'espèces actuelles
Protozoaires (groupe à explorer)		2
Spongiaires		1
Cnidaires		2
Plathelminthes = Vers plats		1
Annélides		5
Bryozoaires		1
Mollusques		37
Arthropodes	Insectes	755
	Arachnides	32
	Crustacés	13
	Myriapodes	7
Vertébrés	Poissons	28
	Amphibiens	8
	Reptiles	2
	Oiseaux (dont 17 espèces visiteuses occasionnelles, non nicheuses à Paris et 49 espèces nicheuses à Paris)	164
	Mammifères	28
Total		1086

etc., et très grande diversité végétale, introduite, horticole ou spontanée. Dans le même temps, l'agriculture intensive (disparition des haies, drainage des zones humides, utilisation de pesticides, monoculture, élevage en batteries...) et les effets de coupure dus aux grandes infrastructures de transport compromettaient la biodiversité du bassin parisien, faisant de Paris, et plus généralement de l'Ile-de-France, une sorte de refuge pour de nombreuses espèces végétales et animales.

L'action de la Ville de Paris, en partenariat étroit avec les collectivités territoriales voisines, et bien sûr avec la Région Ile-de-France à qui échoit la coordination des actions dans ce domaine, doit s'orienter vers le maintien et l'accroissement de cette biodiversité, ce qui passe par plusieurs types de mesure :

- le maintien et le développement des « corridors écologiques » que constituent, notamment, certaines infrastructures ferroviaires (petite ceinture), les berges de la Seine, les friches, les bois et parcs, les espaces verts intérieurs protégés, etc. ;

- le développement de la végétalisation verticale (sur les murs) et horizontale (toits et terrasses) permettant de pallier la rareté des espaces verts à Paris dans leur fonction de corridors écologiques ;

- le maintien et la création de zones humides, en particulier dans les bois ;

- le maintien et, si possible, l'extension des réserves ornithologiques des bois de Boulogne et de Vincennes ;

- l'information de la population sur les pratiques individuelles favorisant la biodiversité (verdissage des balcons et terrasses, nourrissage hivernal des oiseaux, nichoirs, protection des insectes...);

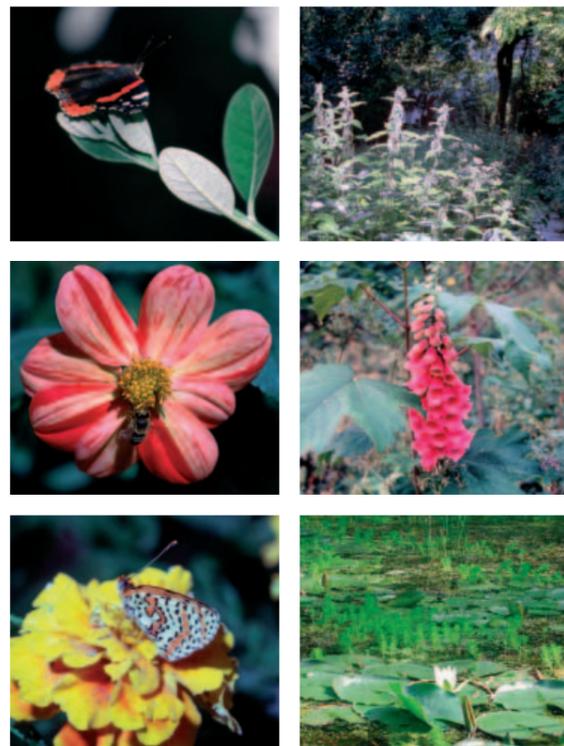
- l'adoption systématique de pratiques d'entretien des espaces favorisant la biodiversité (fauche tardive, élagage doux, maintien de certains arbres morts dans les bois, etc.);

- la remise en cause du désherbage systématique de toutes les voies de circulation et cheminement, les pieds d'arbres : laissons vivre les mousses et les petits brins d'herbe entre les pavés !

*Cet article a été rédigé, à partir des études de l'Apur et de Paris Nature, par Julien Bigorgne, Thomas Lesay et Jean-Baptiste Vaquin.*

Nombre d'espèces de plantes observées dans...	
Paris intra-muros	445
Bois de Boulogne	373
Bois de Vincennes	366
Berges du bois de Boulogne	101
Jardin Naturel de la Réunion (20 <sup>e</sup> )	75
Jardin sauvage Saint-Vincent (18 <sup>e</sup> )	97
Parc du Millénaire (19 <sup>e</sup> )	138

Nombre d'espèces végétales recensées à Paris	
Embranchement	Nombre d'espèces actuelles
Algues terrestres	1
Algues aquatiques	environ 200
Mousses et Hépatiques	?
Lichens	31
Champignons	supérieur à 400
Fougères	10
Plantes à fleurs (indigènes, naturalisées ou spontanées)	environ 700 (dont 80 espèces d'arbres, et plus de 300 variétés)
Total	supérieur à 1340



Photos : D. Gancier-Gosse, J.P. Cantournet, Mairie de Paris, DPEV

1. Toutes les voies parisiennes sont équipées d'au moins un égout et les immeubles riverains sont tenus de s'y raccorder dès leur construction. Le taux de collecte des eaux usées pour Paris est donc de 100%.

ÉLÉMENTS  
POUR UN PLAN  
D'AMÉNAGEMENT  
ET  
DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

LA VILLE ET SON  
ENVIRONNEMENT

La gestion des ressources, la lutte contre les pollutions, la défense de la faune et de la flore, le traitement des déchets passent en premier lieu par l'information, la formation, la prévention et une gestion durable de l'environnement urbain.

Ainsi, améliorer l'information des habitants sur l'utilisation des ressources énergétiques et l'impact des émissions à effet de serre, c'est se donner les moyens d'agir sur leurs pratiques. De même, de nouveaux modes de conception architecturale et urbaine, de nouvelles méthodes de rénovation des bâtiments anciens et une formation accrue des professionnels peuvent favoriser l'élaboration de logements et d'équipements moins « gourmands » et moins pollueurs.

Par ailleurs, un meilleur partage de la voirie entre les différents modes de circulation favorisera des économies d'espace et d'énergie, dans le cadre d'une gestion durable de l'environnement. De la même façon, la maîtrise de l'espace public et l'amélioration des transports en commun s'intègrent dans la réduction de la pollution, comme le développement des quartiers et des réseaux verts, des axes civilisés

et des circulations douces, d'autant plus que le « vivant », c'est-à-dire les habitants aussi bien que la faune et la flore, doit trouver sa place légitime et stable dans le monde urbain. Dans le même ordre d'idées, en l'absence d'un véritable continuum végétal qui améliore la diversité biologique et le cadre de vie, les espaces verts s'appauvrissent. Le processus peut être enrayé durablement, en inscrivant ces lieux dans le paysage parisien, en les développant, en favorisant leur épanouissement et en les mettant en réseaux.

Dans les autres domaines de l'environnement, l'information, la formation, la prévention et la maîtrise apparaissent également comme des réponses adaptées, notamment en matière de propreté où la garantie du traitement écologique des déchets est inséparable de la maîtrise de leur production à la source. De même, pour l'eau, une meilleure connaissance des risques sanitaires et une plus large information sur la consommation s'accompagneront d'une maîtrise de son économie, en particulier en répartissant mieux l'usage des eaux potables et non potables, et en stockant plus efficacement l'eau de pluie.

# BÂTIR LA VILLE

SABINE BARLES . ANDRÉ GUILLERME

À l'opposé des constructions privées, en incessant renouveau, l'espace public assure la pérennité de la structure urbaine. Depuis deux siècles, la capitale n'a cessé de se déployer grâce à ses différentes infrastructures – eau, assainissement, gaz, électricité, téléphone, chauffage, air comprimé, pneumatique, câble, froid –, encaissées dans le domaine public – la chaussée et les trottoirs, les galeries du métro. Ces réseaux sont fondateurs de la ville moderne et assurent sa dynamique. Ils la rendent intelligente.

Si le développement durable consiste à léguer aux futures générations un patrimoine étroitement imbriqué dans son environnement, l'utilité publique, mode de gestion social, économique et politique de la gouvernance, apparaît comme le meilleur garant de ce patrimoine urbain dont les infrastructures forment le support.

DES  
INFRASTRUCTURES  
BISÉCULAIRES

Les infrastructures parisiennes datent. Pour l'essentiel, la réticulation urbaine est opérée au

xix<sup>e</sup> siècle et aboutit durant l'entre-deux-guerres ; Paris vit, ainsi, des richesses techniques qu'il a accumulées, en particulier depuis deux siècles. Un service volontaire et régulateur a confié à des architectes voyers et des ingénieurs civils l'intérêt public et la gestion de l'utilité publique. Ils ont su d'emblée tirer parti des matériaux et des fluides locaux – les eaux de l'Ourcq, les carrières de pierre calcaire – pour faire de la capitale, un monument de la durabilité. Dès l'Empire, les moulins sont démolis, les berges sont fixées et la Seine se cale dans son écriin minéral. À la Restauration, l'éclairage au gaz enjolive les boulevards nouveaux, avant de pousser cette technique aux autres voies principales et d'en habiller les appartements bourgeois ; l'asphalte revêt les plus beaux trottoirs, à la pointe de l'Europe. Avec la monarchie de Juillet, le trottoir devient obligatoire en France et donne un espace sécurisant au piéton. Les égouts, préoccupants pour le préfet Rambuteau, deviennent un service technique utilitaire avec Belgrand : les plus grands, visitables, empruntent d'anciens thalwegs ; les plus étroits sont placés sous les trot-

toirs. L'eau potable vit ses heurts au xix<sup>e</sup> siècle. Le métropolitain, dernier-né du siècle, a dégorgé la surface et structuré par sa puissance l'espace parisien déjà sérieusement remanié par la volonté d'Hausmann. Les infrastructures fines, l'électricité, le téléphone, l'air comprimé, le chauffage urbain, s'articulent à partir de ces galeries creusées ou tranchées. Paris du premier xx<sup>e</sup> siècle, tout entier au service de l'automobile, modifie les tracés viaires, rabote les façades par des pans coupés, sème des squares, élimine les encombrants – marchands des quatre saisons, charrettes. On creuse encore pour empoter des parkings et l'on imperméabilise pour éliminer la poussière<sup>1</sup>.

De cet héritage, résultent un certain nombre de contraintes mais aussi d'atouts. Le vieillissement des infrastructures, très débattu dans les années 1970-1980, ne fait pas de doute : les tuyaux sont anciens, parfois centenaires, alors que leur durée de vie moyenne est estimée à trente-cinq ans. Il a d'abord mobilisé les prospecteurs d'eau : 50 % de fuites à New York, au Caire ; bientôt 40 % à Paris et à Londres. Aujourd'hui, le rendement du réseau parisien atteindrait 90 %<sup>2</sup>, chiffre acceptable si l'on considère le rapport entre l'eau facturée et l'eau produite, mais qui néglige les fuites postérieures aux compteurs d'eau<sup>3</sup>, qui inquiètent déjà les services techniques dans les années 1950 : « *Le faible prix de vente de l'eau, rapporté au coût élevé des réparations, n'incite pas les propriétaires à remédier à cette fâcheuse situation.* »<sup>4</sup> L'effet en est double : la fuite se traduit par une inutile pression sur la ressource – cette eau perdue a dû être produite à grands frais. Mais le fléau de la fuite touche aussi le réseau d'assainissement : dans les années 1980, on a estimé à 10 % le linéaire d'égout très dégradé ; à 40 %, le défectueux après cent à cent cinquante ans de défaut d'entretien ; 230 millions d'euros ont été investis dans la réhabilitation entre 1989 et 2000 ; 460 devront l'être d'ici à 2010-2020 afin que le réseau retrouve ses performances initiales<sup>5</sup>. Pendant ce temps, les fuites réalimentent les nappes parisiennes et contribuent à leur pollution durable.

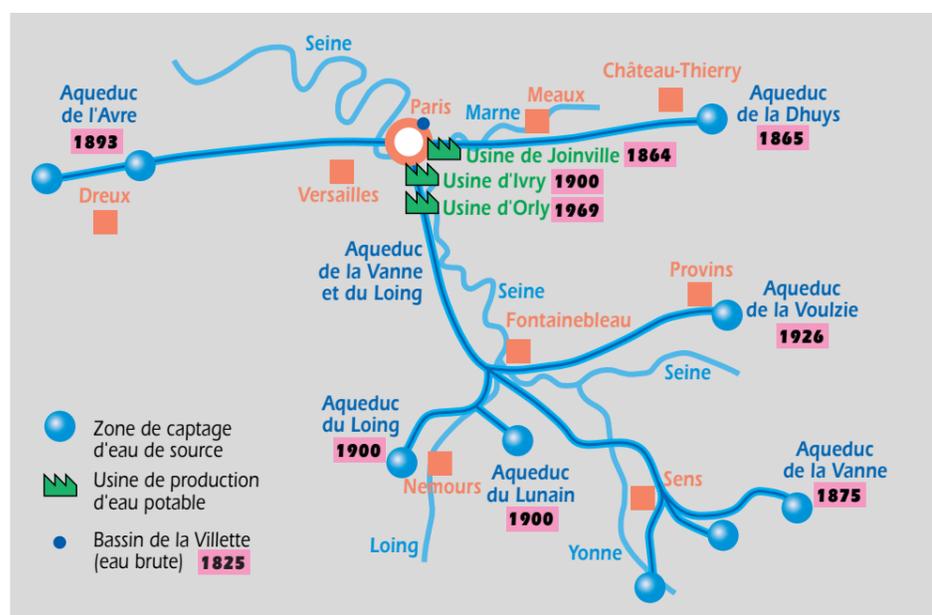
Cet héritage est aussi celui du chaos. Bien que dès les années 1830, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Henry-



Photo : Apur.

Enfin, pendant des décennies, Paris, la capitale, a relégué ses installations de services municipales lourdes hors de ses frontières. Dans les futurs documents d'urbanisme, ces équipements, lorsqu'ils ne concernent que les habitants parisiens, vont devoir trouver leur place dans Paris.

Le réseau actuel d'adduction en eau de Paris : des infrastructures séculaires (schéma adapté d'après SAGEP et sources diverses pour les dates de mise en service).



Doc. Barles et Guillerme

Charles Emmerly de Sept-Fontaines, alors responsable du service des eaux, ait tenté d'instaurer une coordination des implantations en sous-sol alors en plein essor ; que, dès les années 1930, le Groupement d'études du centre urbain souterrain (Gecus) ait milité pour un urbanisme souterrain vivant, notamment, à planifier et coordonner les implantations souterraines, et malgré le récent projet de loi proposé par l'association Espace souterrain, le sous-sol a toujours échappé à l'urbanisme – sans pour autant échapper à l'urbanisation<sup>6</sup>. Les conséquences en sont multiples, parmi lesquelles le renchérissement des valeurs tréfoncières<sup>7</sup> et dans, certains secteurs, la pénurie d'espace souterrain qui conduit à réaliser des infrastructures toujours plus profondes, donc toujours plus coûteuses et délicates. La maîtrise du sous-sol parisien constitue ainsi un enjeu du XXI<sup>e</sup> siècle.

Enfin, l'héritage se traduit aussi par une certaine *path dependence*<sup>8</sup> – une forme d'inertie conceptuelle : la marge de manœuvre est relativement faible pour qui veut réformer ou adapter les infrastructures à de nouveaux objectifs tels que ceux du développement durable. Le système d'égouts, médiéval, paraît au premier abord anecdotique, si on le compare au développement pris par le réseau à partir du XIX<sup>e</sup> siècle. Il est pourtant structuré, rive droite, par le Grand-Égout, qui joue encore un rôle primordial au XIX<sup>e</sup> siècle. Par la suite, les choix techniques n'ont pas remis en cause l'existence des infrastructures héritées, et le réseau a été constitué par greffes successives sur celui existant. Outre cet héritage en termes de linéaire de canalisation, sa structure actuelle dépend largement des options prises au second Empire (réseau arborescent, exutoire unique) et n'a été marquée que par un changement d'échelle (d'un réseau

municipal à un réseau départemental, puis interdépartemental ; d'un exutoire relativement voisin de Paris à un exutoire plus lointain). Si le procédé de traitement des eaux usées a connu une transformation radicale dans l'entre-deux-guerres (passage progressif des champs d'épandage à une station d'épuration d'abord unique), la station d'épuration d'Achères a précisément été installée à l'emplacement des champs d'épandage et, pour critiquée qu'elle soit en termes d'efficacité, est inscrite durablement dans le paysage francilien. En d'autres termes, et trivialement, *il faut faire avec* le monstre d'Achères. Le programme d'assainissement en cours de réalisation traduit bien cette dépendance, puisque, partant du constat des limites de l'infrastructure géante – sept millions d'équivalents-habitants signifient, même avec un hypothétique rendement de 90 %, un rejet ponctuel équivalant à 700 000 habitants –, il ne peut se permettre qu'une réduction de capacité de la station de 30 %.

La pérennité de ces infrastructures tient tant à leur nature d'équipements lourds (par conséquent coûteux et, dans une certaine mesure, indestructibles à court terme, en particulier dans leur composante souterraine), qu'aux institutions qui les ont portées. Toujours dans le cas de l'assainissement parisien, celles-ci sont, pour l'essentiel, mises en place au XIX<sup>e</sup> siècle, avec la constitution et la structuration progressives des services techniques<sup>9</sup>. Les transformations ultérieures n'ont consisté qu'à procéder, comme dans le cas du réseau lui-même, à un changement d'échelle (Schéma général d'assainissement de la Seine, 1929 ; Syndicat interdépartemental d'assainissement de l'agglomération parisienne, 1971), sans véritable remise en cause des principes ni des acteurs.

### L'EXCEPTION PARISIENNE

Paris a une chance inouïe, il dispose de deux eaux : le service de l'eau claire – les bouches d'eau sous trottoir, l'arrosage – et celui de l'eau potable, confié à la Société anonyme de gestion des eaux de Paris (Sagep). Une eau pour la fête et l'hygiène publique ; une eau pour boire et l'hygiène domestique. Chance inouïe parce que toutes les autres villes n'ont qu'un seul réseau de distribution d'une eau qu'elles consomment tout à la fois pour laver les rues, chasser les excréta et boire. L'eau claire de Paris a été payée il y a deux siècles, en partie grâce aux taxes sur la consommation – l'octroi. Aujourd'hui, quasiment gratuite, elle débite 400 000 m<sup>3</sup>/j (environ un tiers de la consommation totale). Un mètre cube d'eau rendue potable coûte un peu plus de deux euros au Parisien ; il reviendrait à plus de trois euros si on l'utilisait aussi pour l'arrosage des voies. En somme, à Paris, l'eau n'est pas rare parce qu'elle est gérée avec une certaine parcimonie. Nos édiles ont su, depuis Napoléon I<sup>er</sup>, la rendre abondante : 10 litres/hab/jour en 1800 ; 26 en 1820 ; 60 en 1860 ; 240 en 1900 ; 635 en 1990 – une progression qui semble stabilisée depuis (le développement de la consommation n'est pas durable). Heureusement.

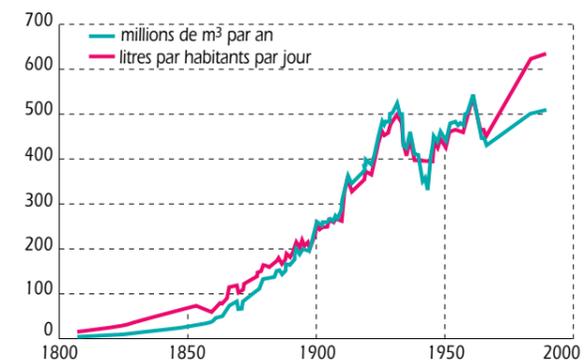
L'eau a d'abord été tirée de l'Ourcq, pour ébouer les rues pavées, embellir les places, pour le bien public et, très secondairement, pour les usages ménagers. Puis, dans le second XIX<sup>e</sup> siècle, Belgrand laisse ce réseau à l'arrosage et en pose un nouveau, potable, aux normes de Pasteur, pour lui faire monter les étages, comme le gaz puis l'électricité et le téléphone, toujours plus puissant, toujours service public, mais service payant, service hygiène, sécurité, water-closet. Toujours plus loin. Des milliers de techniciens y ont travaillé, de la conception à l'entretien. Ils ont inventé, dans les années 1820, le mode de fonctionnement en réseaux, innové par des travaux souterrains urbains dans les années 1860, par le comptage débitométrique dans les années 1880, par la gestion administrative des eaux dans les années 1900, par la lutte contre les inondations dans les années 1920... Bref, Paris a engendré un génie urbain, une culture technique qui a servi de modèle à d'autres grandes villes – Tokyo, la dernière, cherchant à reproduire son double réseau de distribution. La culture technique est, en somme, ce qui constitue, pour un service donné, le développement durable.

### DES TENDANCES LOURDES

Loi sur l'eau, loi sur les déchets, loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, la législation récente va dans le sens d'une diminution de la pression sur les ressources et sur les milieux. Pourtant, force est de constater que des tendances lourdes existent, qu'il sera difficile de renverser.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la capitale ne produit pas de déchets et le terme n'est d'ailleurs pas employé<sup>10</sup>. Les plâtras de démolition et les cendres lessivées font le salpêtre et la poudre de guerre ; les boyaux font les peaux de saucissons ; les graisses du suif, les chandelles, les peaux du cuir, les vidanges, la poudrette (engrais), les boues de rue engraisent les terres du département de la Seine. La première industrialisation – très parisienne – s'est d'abord nourrie des résidus urbains et la ville lui a fourni une bonne partie de ses matières premières : la mécanisation de la papeterie a, certes, permis l'augmentation de la production et la réponse à une demande croissante, mais la machine se nourrit de chiffons (végétaux) ; la production de sucre est, certes, dépendante des importations de sucre brut et de la culture de betteraves, mais sa clarification en grand n'est rendue possible, dans un premier temps, que par la mise au point du noir animal, fabriqué avec des os que l'on ne se procure en quantité suffisante que dans les abattoirs et les boucheries des grands centres urbains ; la transformation des urines humaines et l'industrie du gaz fournissent à celle de l'alun, puis à l'agriculture, le sulfate d'ammoniaque, engrais à la fois industriel et urbain<sup>11</sup>. Ville, agriculture et industrie marchent de pair dans une forme de mutualisme qui exclut le déchet. Le divorce n'aura lieu que plus tard, et semblera consommé dans l'entre-deux-guerres. Jusque-là, les services urbains résistent au déchet, et l'idée communément partagée est que la ville doit rendre à la campagne ce qu'elle lui a pris pour alimenter sa nombreuse population, sous peine d'appauvrir la nation tout entière<sup>12</sup>. De là, les champs d'épandage, expérimentés à la fin des années 1860, pour recevoir les eaux usées de Paris et permettre non seulement leur purification, mais aussi la fertilisation et la production agricoles. De là, les longs débats relatifs à l'incinération des ordures ménagères au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, débats opposant agronomes – qui y voient une perte pour l'agriculture, les cendres d'incinération étant, certes, riches

Évolution de la consommation d'eau à Paris (eau brute et eau potable) 1807-1990



Doc. Barles et Guillerme

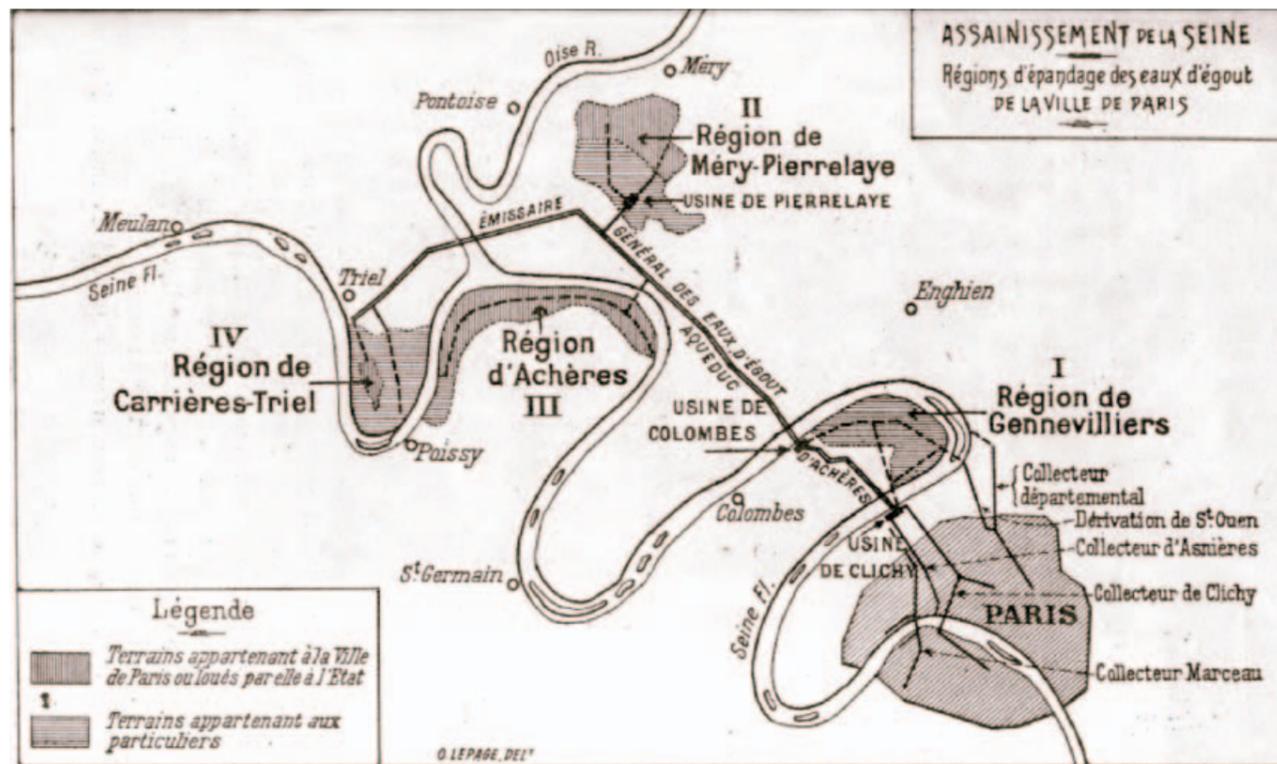
en matières minérales, mais pauvres en matières organiques – et hygiénistes – qui arguent de l'insalubrité des dépôts de gadoue<sup>13</sup>. Cette analyse n'a pourtant pas résisté à la deuxième révolution industrielle. En 1938, sont mises en service les premières décharges d'ordures ménagères parisiennes, tandis que la première station d'épuration de Paris sera inaugurée deux ans plus tard : la coïncidence des dates n'est pas fortuite. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'artisan – le chiffonnier, le suifeur, le vidangeur, le charcutier – donnait de la valeur aux restes. Une technique des déchets ayant dépassé, une autre, plus contemporaine, technologique et collective, citoyenne, doit y suppléer.

Si la satisfaction de la demande urbaine a généralement été prioritaire, force est de constater qu'en ce qui concerne les excréta, les équipements ont accusé un constant retard. Dans le cas de l'assainissement, les champs d'épandage montrent leurs limites dès l'entre-deux-guerres – les surfaces sont insuffisantes, les perspectives d'extension limitées du fait de l'urbanisation et des enjeux fonciers ; s'ils reçoivent près de 90 % des eaux en 1902, ce chiffre tombe à 18 % en 1940. Malgré la mise en service de la station d'épuration d'Achères cette année-là, puis ses extensions

successives, chaque augmentation de la capacité de traitement est immédiatement dépassée par les volumes à traiter, qu'elle ne rattrape qu'à la fin des années 1980. De ce fait, les rejets directs demeurent très longtemps supérieurs aux rejets d'eau traitée (23 % en 1946, 43 % en 1971), avec des conséquences non négligeables pour la qualité des eaux du fleuve, d'autant que traiter ne signifie pas forcément traiter correctement<sup>14</sup>. L'enjeu contemporain n'est peut-être plus dans le raccordement à l'égout, que l'on peut estimer réalisé, mais dans la qualité du traitement.

Le cas de la collecte des déchets est différent. Le développement de l'incinération, qui n'est d'ailleurs pas sans conséquence pour l'environnement (pollution atmosphérique), a en effet permis la valorisation énergétique d'une bonne partie des ordures parisiennes, tandis que dans la durée, la mise en décharge est restée secondaire, n'absorbant que des excédents – ce qui n'est pas le cas dans de nombreuses autres agglomérations françaises où la mise en décharge a longtemps constitué le seul exutoire des déchets urbains. Cependant, se pose la question du cumul, qui renvoie d'ailleurs à une autre forme d'héritage, celle des stocks de matières diverses qui se sont progressivement constitués dans les villes.

L'empreinte de Paris :  
collecteurs parisiens  
et champs d'épandage,  
(Vincey, 1910).

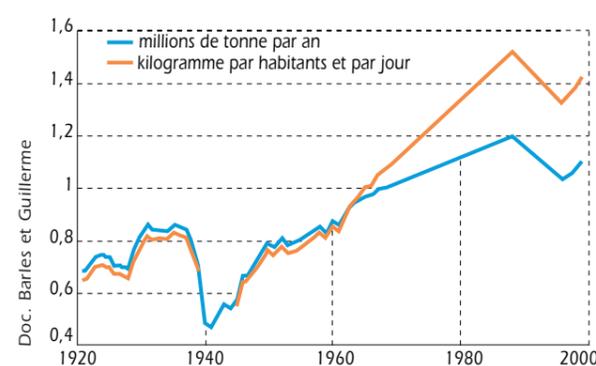


### L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE DE LA CAPITALE

La ville de Paris a dû sa richesse et son essor à l'industrialisation, dont elle a été la première figure dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. La mécanique s'est implantée dans les faubourgs Saint-Denis et Saint-Martin et à Chaillot ; les produits chimiques, quai de Javel et aux Ternes ; les fabriques de céruse et de plomb, à Clichy et Vaugirard... Pour se développer, l'industrie a géré vite fait ses déchets en les laissant sur place. Les métaux lourds se sont accumulés dans le sol. Le zinc des toitures s'est dilué avec l'acidité des pluies ; le plomb des tuyaux laissés en place a fait de Paris la première mine française ; le chrome des pare-chocs a rejoint celui des tanneries modernes de la Bièvre ; les huiles lourdes mêlées aux particules de combustion des automobiles ont saturé la terre urbaine déposée depuis deux millénaires... La ville, autrefois lieu de production de matières premières par ses excréta, apparaît désormais comme un lieu de stockage de contaminants divers, que le XXI<sup>e</sup> siècle devra bien apprendre à gérer. À ce titre, il est remarquable de constater que la ville de Paris échappe au recensement des sites et sols potentiellement pollués, engagé depuis plusieurs années à l'échelle nationale.

L'empreinte écologique de Paris ne se résume pas à la pollution de son sol, ni à la tache urbaine de 80 kilomètres carrés qu'elle représente tant le développement des infrastructures montre que cette empreinte est beaucoup plus large : développer durablement la capitale signifiera aussi en prendre la mesure. La priorité qui lui a été accordée depuis plusieurs siècles fait que des territoires parfois très lointains en sont profondément affectés<sup>15</sup>. En ce qui concerne les milieux naturels et les services urbains, il s'agit d'abord de la canalisation de l'Ourcq, dont nous avons vu qu'elle avait permis l'approvisionnement du premier réseau de distribution d'eau. Mais celui-ci s'est rapidement avéré insuffisant et le développement de l'offre touche à la démesure avec le recours à des sources lointaines : entre 1865 et 1926, sont successivement mises en service les dérivations

Production de déchets, 1921-1999.



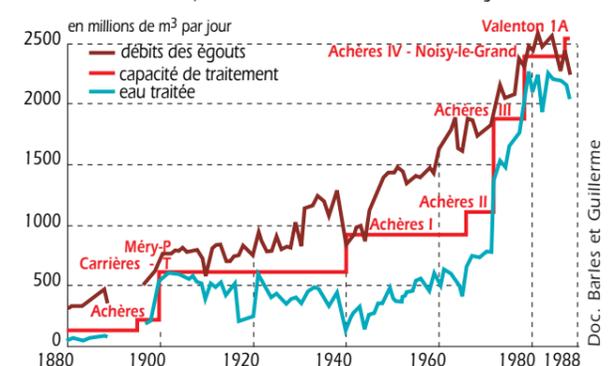
Doc. Barles et Guillaume

tions de la Dhuis, de la Vanne, du Loing, du Lunain et de la Voulzie. L'eau potable fait Paris tentaculaire, comme son réseau d'assainissement. Les limites géographiques sont atteintes ; il faut alors pomper les nappes, jusqu'à la plus patrimoniale, l'albienne, en 1960.

Mais il y a plus et, aujourd'hui, le régime de la Seine est presque entièrement subordonné à la priorité parisienne. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, deux graves problèmes se font jour lorsque la consommation d'eau n'est plus le seul apanage de la capitale (d'autant que sa population stagne à partir des années 1920 et diminue à partir des années 1950) et prend rapidement une dimension départementale puis régionale, alors qu'à la demande urbaine s'ajoute la consommation industrielle. D'une part, celui de l'épuisement de la ressource, notamment de la Seine, question sensible à partir de la sécheresse de 1911 et qui touche aussi la navigation. Dans l'entre-deux-guerres et avant la construction des barrages-réservoirs, les prélèvements s'élèvent à 28 m<sup>3</sup>/s (encore faudrait-il y ajouter les centrales thermiques), quand le débit d'étiage du fleuve atteint à peine 35 m<sup>3</sup>/s, si bien que l'État est amené à refuser à la ville de Paris l'augmentation de ses prélèvements. D'autre part, la qualité des eaux se dégrade : qui dit augmentation de la consommation dit augmentation des rejets, tant urbains qu'industriels, rejets dont le faible débit du fleuve, dû à cette même augmentation, ne permet plus la dilution, tandis que ceux des centrales thermiques entraînent une augmentation préoccupante de la température<sup>16</sup>. Le système parisien montre ainsi ses limites.

Les premiers projets de l'administration parisienne traduisent la continuité du point de vue de ses ingénieurs, pour lesquels la ressource est conçue comme illimitée et la capitale jugée prioritaire. Puisque les sources ne sont plus mobilisables – la dernière dérivation est réalisée en 1926 –, il suffit d'aller chercher de l'eau ailleurs, dans un autre bassin, d'où les projets des années 1920 et 1930 d'utilisation des eaux du lac Léman et des vals de Loire<sup>17</sup>. Cependant, une ancienne crainte resurgit : la crue de 1910

Débit des collecteurs (capacité de traitement des eaux traitées) entre 1880 et 1988 103 m<sup>3</sup>/j.



Doc. Barles et Guillaume

a montré la vulnérabilité de la capitale. La construction de barrages-réservoirs à l'amont, déjà envisagée cinquante ans plus tôt, apparaît comme la solution pour préserver la ville (et éviter la dérivation de la Marne). Mais la capacité requise conduirait à d'énormes investissements ; le projet est ainsi réorienté et les premiers barrages, en service dans les années 1930, sont principalement destinés à soutenir le débit d'étiage afin d'autoriser tant la navigation, que les prélèvements estivaux (le soutien d'étiage nécessite une capacité de stockage moindre que l'écrêtage des crues)<sup>18</sup>. À partir des années 1960, la deuxième génération de barrages-réservoirs – destinés, eux, tant au soutien de l'étiage qu'à l'écrêtage des crues – est marquée par un changement d'échelle, les capacités de stockage passant de quelques dizaines de millions de mètres cubes à plus de 100 millions et jusqu'à 350 106 mètres cubes. Les lacs de la forêt d'Orient (aux marges du Bassin parisien et au sud de la Champagne) constituent aujourd'hui tant des écosystèmes à part entière<sup>19</sup> qu'une extension de la capitale. Plus récemment, les études menées par l'agence de l'eau, Seine-Normandie, montrent que les impacts d'une crue telle que

celle de 1910 seraient catastrophiques et bien plus qu'il y a cent ans. Se pose alors la question de vulnérabilité de la capitale, et de la limite d'une gestion hydraulique de la ressource et du risque.

#### QUELLE DURABILITÉ ?

Le patrimoine technique parisien est considérable, qu'il s'agisse des infrastructures, des savoir-faire ou des institutions – qui ont longtemps servi de modèles –, et explique en grande partie les atouts de la capitale en termes de services urbains et d'espace public, mais aussi les freins à l'intégration des principes du développement durable, qu'on le considère dans ses objectifs environnementaux ou gestionnaires – gouvernance. La capitale est, en outre, intrinsèquement liée à la région, non seulement parce qu'elle constitue une agglomération humaine, mais aussi parce que les infrastructures qui la font vivre débordent largement du boulevard périphérique – et parfois même de la région. Dans la perspective du développement durable, c'est ainsi toute la question du rapport qu'entretient Paris avec ses territoires environnants qui est posée.

*André Guillerme, CNAM, chaire histoire des techniques et Sabine Barles, Laboratoire théorique des mutations urbaines. Université Paris VIII, IFU.*

1. A. Guillerme, *Bâtir la ville: révolutions industrielles dans les matériaux de construction, France, Grande-Bretagne, 1760-1840*, Seyssel, Champ Vallon, 1995; A. Guillerme, S. Barles, «Paris sens dessus dessous», in B. Lemoine, M. Mimram (eds.), *Paris d'ingénieurs*, Paris, Picard/pavillon de l'Arsenal, 1995, p. 115-129; A. Guillerme, S. Barles, «Gestion des congestions: seculum miserabile», *Annales des ponts et chaussées* (94), avr.-juin 2000, p. 4-12.  
2. «L'eau, la ville et l'urbanisme», *Cahiers de l'Aurif* (116), avr. 1997, p. 107.  
3. Dans la plupart des immeubles collectifs, le linéaire de canalisation postcompteur est relativement important.  
4. P. Koch, «La direction technique de l'eau et de l'assainissement», *Travaux*, hors-série (direction générale des services techniques de la Ville de Paris), 1958, p. 145.  
5. A. Racher, «Maintenance des égouts de Paris», communication aux 6<sup>es</sup> journées du GIS Sol urbain, ENPC, Champs-sur-Marne, déc. 2000.  
6. S. Barles, «Un plan d'urbanisme pour le sous-sol», *Études foncières* (90), mars-avr. 2001, p. 26-28. Voir aussi le site d'Espace souterrain, [www.subsurface.org](http://www.subsurface.org).  
7. S. Barles, «La valeur du tréfonds», *Études foncières* (85), hiver 1999-2000, p. 28-32.  
8. M. V. Melosi, *The Sanitary City: Urban Infrastructure in America from Colonial Times to the Present*, Baltimore/Londres, The Johns Hopkins University Press, 2000, p. 8 sq.  
9. Dont la forme aboutie est due au baron Haussmann, mais celui-ci a déjà bénéficié des rapprochements entrepris au cours du premier XIX<sup>e</sup> siècle. B. Landau, «La fabrication des rues de Paris au XIX<sup>e</sup> siècle (...)», *Annales de la recherche urbaine* (57-58), 1993, pp. 24-45; A. M. Châtelet, «La conception haussmannienne du rôle des ingénieurs et architectes municipaux», in J. des Cars, P. Pinon, *Paris-Haussmann*, Paris, Picard, 1991, p. 257-266.

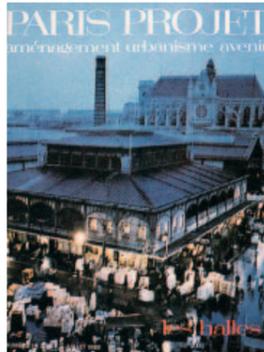
10. *Boues, immondices, gadoues* désignaient les désormais déchets urbains.  
11. Voir, par exemple, A. Payen, *Précis de chimie industrielle*, 4<sup>e</sup> éd., Paris, 1849, 6<sup>e</sup> éd., Paris, 1877-1878.  
12. Idée partagée par les ingénieurs, les agronomes, bon nombre de politiques et d'intellectuels tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, voire au-delà. Voir, par exemple, V. Hugo, *les Misérables*, 5<sup>e</sup> partie, livre deuxième, § I «La terre appauvrie par la mer».  
13. P. Vincey, *les Gadoues de Paris et l'agriculture du département de la Seine*, Paris, 1896.  
14. S. Barles, (éd.) «Analyse rétrospective du système Seine», rapport de synthèse dans le cadre du programme Piren-Seine 1998-2001, Paris, UMR CNRS 7619 Sisyphé, févr. 2002.  
15. Nous évoquerons essentiellement ici l'empreinte sur le réseau hydrographique et le milieu aquatique. D'autres sont probablement tout aussi déterminantes.  
16. F. Sentenac, «Service technique des eaux et de l'assainissement», Science et industrie, hors-série (Services de la direction générale des travaux de Paris), 1928, p. 47-82; H. Gilbert, «La direction technique du port de Paris», *Travaux*, hors-série (direction générale des services techniques de la Ville de Paris), 1958, p. 219-256.  
17. F. Sentenac, op. cit., Koch, «Direction technique des eaux et de l'assainissement», *Travaux*, hors-série (direction générale des services techniques de la Ville de Paris), 1949, p. 79-156.  
18. Gilbert, op. cit.  
19. J. Garnier, G. Billen, A. Levassor, «Réservoirs: fonctionnement et impacts écologiques», in M. Meybeck, G. de Marsily, É. Fustec (eds.), *La Seine en son bassin: fonctionnement écologique d'un système fluvial anthropisé*, Paris, Elsevier, 1998, p. 263-302.

# SOMMAIRE DES NUMÉROS PRÉCÉDENTS

N° 1 ÉPUISÉ

	PAGES
LES HALLES .....	2
LES BANQUES ET ASSURANCES DANS PARIS .....	40
LA CIRCULATION EN 1990 .....	46
BIBLIOGRAPHIE .....	54

56 pages



N° 5 ÉPUISÉ

	PAGES
PARIS 71-75 : LE VI <sup>e</sup> PLAN .....	6
GARES DU NORD ET DE L'EST .....	40
L'AMÉNAGEMENT DE FRANCFORT .....	50
LE MARCHÉ AUX PUCES .....	62
MOUFFETARD .....	78

92 pages



N° 2 ÉPUISÉ

	PAGES
PARIS, VILLE DE BUREAUX ? .....	4
LE PLAN DE SAUVEGARDE DU MARAIS .....	42
L'ORDINATEUR AU SERVICE DE L'AMÉNAGEUR .....	75
DIX ANS D'EFFORT D'ÉQUIPEMENT DE LA VILLE DE PARIS .....	79

88 pages



N° 6 ÉPUISÉ

	PAGES
LE 7 <sup>e</sup> ARRONDISSEMENT .....	2
FLORENCE, URBIN, BOLOGNE .....	38
LE MUR DANS LA VILLE .....	56
LE TOURISME À PARIS .....	64
L'AMÉNAGEMENT DE PARIS SOUS NAPOLEON .....	82

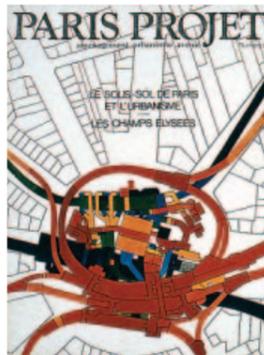
112 pages



N° 3 ÉPUISÉ

	PAGES
LE SOUS-SOL DE PARIS ET L'URBANISME .....	9
LA VILLE DE PARIS DEVANT LE VI <sup>e</sup> PLAN .....	68
COUP D'ŒIL SUR LE MOBILIER URBAIN DE LA CAPITALE .....	79
LES CHAMPS-ÉLYSÉES .....	86

96 pages



N° 7 ÉPUISÉ

	PAGES
LE CENTRE BEAUBOURG .....	6
PARIS : DES HABITANTS EN TRANSIT ? .....	62
JAPON : LES CENTRES COMMERCIAUX DES GRANDES GARES .....	68
LES HALLES : UNE EXPOSITION .....	90

104 pages



N° 8 ÉPUISÉ

	PAGES
LE FORUM DES HALLES .....	8
DÉBAT .....	52
POUR LES AUTOBUS DANS PARIS .....	60
LA FORMATION DES GRANDS MAGASINS DE PARIS .....	80

104 pages



N° 9 40 F

	PAGES
LA VOIE EXPRESS RIVE GAUCHE .....	6
JAPON : LES VOIES RAPIDES À TOKYO .....	64
LA SEINE POUR UN TRANSPORT EN COMMUN ? .....	75

104 pages



N° 10-11 ÉPUISÉ

	PAGES
L'AVENIR DE PARIS DIAGNOSTIC .....	10
LE SCHEMA DIRECTEUR DE PARIS LES CHOIX .....	64
LA VOCATION INTERNATIONALE DE PARIS .....	120

128 pages



N° 12 40 F

	PAGES
LE SCHEMA DE SECTEUR SEINE SUD-EST .....	8
LES DOCKS DE LONDRES .....	86

96 pages



N° 13-14 ÉPUISÉ

	PAGES
LE RÈGLEMENT DU POS ET LE PAYSAGE DE PARIS .....	4
L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS, AUX ABORDS DE LA GARE SAINT-LAZARE .....	90
UNE ZONE POUR LES PIÉTONS À L'OPÉRA .....	126
PAYSAGE URBAIN ET PERSPECTIVES AUTOMATIQUES .....	138

152 pages



N° 15-16 40 F

	PAGES
LA VILLETTE : AMÉNAGEMENT DES ANCIENS ABATTOIRS ET DES ABORDS DU BASSIN .....	4
LES PASSAGES COUVERTS DANS PARIS .....	111

158 pages



N° 17 40 F

	PAGES
L'AMÉNAGEMENT DU CANAL SAINT-MARTIN .....	4
L'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS CITROËN .....	64
À PROPOS DES PASSAGES .....	108

126 pages



N° 18 40 F

	PAGES
LA REMISE EN VALEUR DES BOIS DE BOULOGNE ET VINCENNES .....	4
LES ÉTAPES D'UNE ÉVOLUTION	
• BOIS DE BOULOGNE .....	12
• BOIS DE VINCENNES .....	24
LES PROJETS DE RÉHABILITATION	
• BOIS DE BOULOGNE .....	34
• BOIS DE VINCENNES .....	66
L'AMÉNAGEMENT DES ANCIENS ABATTOIRS DE VAUGIRARD .....	106

148 pages



N° 19-20	40 F
	PAGES
<b>LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA VILLE DE PARIS</b>	
LE DIAGNOSTIC.....	9
LES OBJECTIFS .....	67
LES DIRECTIVES D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME .....	99
LA PREMIÈRE PHASE DE MISE EN ŒUVRE DU PARTI D'AMÉNAGEMENT .....	175
	200 pages



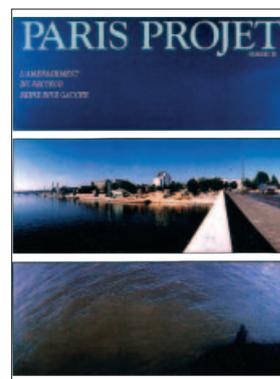
N° 27-28	120 F
	PAGES
<b>L'AMÉNAGEMENT DE L'EST DE PARIS</b>	
LE PLAN PROGRAMME DE L'EST DE PARIS .....	8
LES PERSPECTIVES D'AMÉNAGEMENT SECTEUR PAR SECTEUR .....	47
LES PRINCIPALES ZONES OPÉRATIONNELLES .....	151
	304 pages



N° 21-22	60F
	PAGES
<b>POLITIQUE NOUVELLE DE LA RÉNOVATION URBAINE</b>	
L'ÉTAT DES OPÉRATIONS RÉVISÉES OU ENGAGÉES .....	11
LE BILAN DES DÉCISIONS .....	13
LES PERSPECTIVES D'AVENIR .....	26
LA RÉVISION ET LA RELANCE DES ZONES D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ .....	35
	208 pages



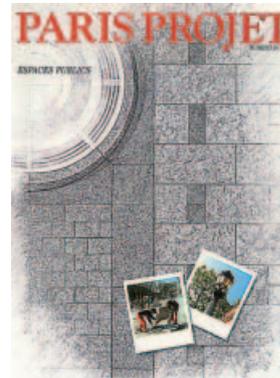
N° 29	150 F
	PAGES
<b>L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR SEINE RIVE GAUCHE</b>	
ÉTAT DES LIEUX TOLBIAC, BERCY, TERRITOIRES ET PROJETS.....	36
AUSTERLITZ, TOLBIAC, MASSÉNA, TRACÉS ET TECHNIQUES.....	64
SEINE RIVE GAUCHE, IMAGE ET PAYSAGE .....	102
LE PROJET .....	142
	200 pages



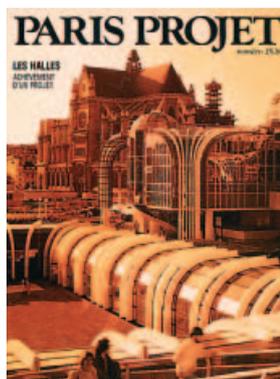
N° 23-24	100 F
	PAGES
<b>PARIS ROME</b>	
PROTECTION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN	
ROME .....	23
PARIS .....	171
	Numéro entièrement bilingue français - italien - 352 pages



N° 30-31	180F
	PAGES
<b>ESPACES PUBLICS</b>	
RÉFLEXION SUR L'ESPACE PUBLIC DE PARIS .....	12
RÉHABILITER L'HÉRITAGE .....	44
DEUX NOUVEAUX PARCS À PARIS .....	88
CONCEVOIR, RÉALISER, GÉRER L'ESPACE PUBLIC .....	156
ÉTUDES ET RÉALISATIONS .....	192
	266 pages



N° 25-26	100 F
	PAGES
<b>LES HALLES L'ACHÈVEMENT D'UN PROJET</b>	
RECHERCHE ET AMBITION D'UN PROJET D'URBANISME .....	4
LES AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS .....	13
L'ACHÈVEMENT DU PROJET.....	168
	216 pages



N° 32-33	160F
	PAGES
<b>QUARTIERS ANCIENS APPROCHES NOUVELLES</b>	
TRANSFORMATIONS ET APPROCHES URBAINES .....	18
LE QUARTIER MOUFFETARD .....	54
LE FAUBOURG SAINT-ANTOINE .....	90
ETUDES ET PROJETS .....	130
	192 pages

