

## HISTOIRE DE LA VISION STRATÉGIQUE DE L'AGGLOMÉRATION CAENNAISE – # 1

# L'AMÉNAGEMENT DU BASSIN PARISIEN



Illustration : Pont de Tancarville - photo Aucame

*Nul ne contestera que le développement de Caen, comme celui des autres grandes villes du Bassin parisien, doit beaucoup à la politique initiée par l'État et la DATAR dès le milieu des années 50, de déconcentration industrielle de l'agglomération parisienne. Celle-ci s'est accompagnée d'une dotation conséquente en infrastructures et équipements qui, encore aujourd'hui, sont indispensables au bon fonctionnement des villes concernées. Cette politique volontariste de planification à l'échelle du Bassin parisien n'est toutefois pas allée très au-delà du premier choc pétrolier qui a mis un point final à la période dite des « Trente Glorieuses ».*

*Le Bassin parisien d'aujourd'hui reste pourtant très marqué dans son organisation comme dans son profil économique par les décisions prises alors par l'État. De même, il est impossible de comprendre la dynamique du CPIER « Vallée de la Seine » mis en œuvre depuis 2015 sans faire référence à l'action de l'État planificateur des débuts de la V<sup>ème</sup> République.*

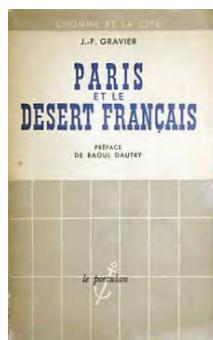
### BRÈVE HISTOIRE DE LA GENÈSE DE LA PLANIFICATION SPATIALE PAR L'ÉTAT (1919–1964)

D'une façon très synthétique et lapidaire, on peut faire remonter l'essor de la planification spatiale en France à la loi « Cornudet » (1919) qui préconise l'élaboration de plans d'aménagement et d'embellissement pour les grandes villes. L'État n'intervient toutefois que marginalement dans ces plans conçus par les municipalités.

Sous le Régime de Vichy apparaissent des réflexions quant à la « décongestion des centres industriels ». Celles-ci s'inscrivent autant dans une recherche de rationalité économique visant à favoriser l'essor industriel que dans une volonté politique de mobiliser, hors des grandes agglomérations, dans un contexte de plein emploi, une main d'œuvre d'origine rurale moins chère et considérée comme plus docile.

Cette notion de « géographie volontaire planifiée » rencontre un écho certain dans la Résistance, certes pour d'autres raisons.

Toutefois, le véritable point de départ de l'entrée en force de l'État dans la planification spatiale est constitué par la publication en 1947 par Jean-François Gravier du célèbre « Paris et le désert français », ouvrage polémique qui dénonce le coût et la lourdeur de la concentration parisienne, tout en rêvant d'une dissémination de l'industrie sur tout le territoire national, selon le modèle de la plaine suisse, tout en anticipant sur l'inversion des flux démographiques.



Ainsi, pour la première fois, l'aménagement du territoire n'a plus comme clé d'entrée la répartition des équipements et du logement, mais bien la localisation de l'activité économique et du travail, englobant l'urbanisme dans une vision plus large.

Dès le début des années 50, Claudius-Petit, Ministre du de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU), jette les bases d'un plan national d'aménagement du territoire. En 1954, sont créés les Comités d'Expansion Régionale. Puis en 1955, le Gouvernement de Pierre Mendès France met en place une politique d'aide incitative à la décentralisation industrielle, hiérarchisée selon les types de territoires. Le corollaire de cette politique est la limitation des surfaces consacrées à l'activité à Paris, particulièrement pour l'industrie.

Cette politique rencontre un réel succès en Vallée de Seine, en aval de Paris, particulièrement dans le domaine de l'automobile dont l'industrie s'était fortement développée à Paris Entre-deux-guerres. C'est ainsi que Talbot (qui intégrera le groupe Peugeot) s'installe à Poissy et c'est également ainsi, qu'à l'occasion de la création des chaînes de montage de ses nouveaux modèles, Renault, nationalisé, s'installe à Flins (Seine et Oise), Cléon, près d'Elbeuf et Sandouville entre Tancarville et le Havre.

Il ne s'agit nullement de se rapprocher des ports, mais bien de trouver de l'espace et de la main d'œuvre dans un secteur particulièrement bien doté en infrastructures et qui deviendra véritablement l'axe du développement industriel français des « Trente Glorieuses » (expression de Jean Fourastié dans son livre éponyme).

Durant cette période, la même industrie automobile pratique, pour les mêmes raisons, un autre type d'essai : l'installation d'unités de production de pièces, plus rarement de montage, dans les villes du Bassin parisien ou de Bretagne (Orléans, Caen, Reims, Dijon, Amiens, Rennes et Nantes).

## BRÈVE CHRONOLOGIE

**1943 :**  
apparition du terme  
« aménagement du  
territoire »

**1947 :**  
parution du livre de  
Jean-François Gravier  
« Paris et le désert  
français »

**1950 :**  
publication par  
le Ministère de la  
Reconstruction et  
de l'Urbanisme  
(MRU) de « Pour  
un plan national  
d'aménagement du  
territoire »

**1960 :**  
publication du plan  
d'aménagement  
et d'organisation  
générale (PADOG) de  
la région parisienne

**1963 :**  
création par Olivier  
Guichard, de la  
Délégation à  
l'Aménagement du  
Territoire et à l'Action  
régionale (DATAR)

**1965 :**  
approbation du  
Schéma Directeur  
d'Aménagement et  
d'Urbanisme de la  
Région Parisienne  
(SDAURP)  
qui définit comme  
« Bassin parisien »  
15 départements  
(dont le Calvados)  
destinés à décharger  
l'agglomération de  
Paris des « surplus de  
l'avenir »

Les choix de site, qui vont de la simple opportunité foncière à de réelles décisions politiques, s'accompagnent rapidement de la création de vastes quartiers d'habitat, notamment social, destinés à loger les nouvelles populations ouvrières : les grands ensembles. Ceux-ci vont être particulièrement nombreux tout au long de la Vallée de la Seine : Poissy, les Mureaux, Mantes-la-Jolie, Rouen, le Havre.

Parallèlement, un véritable discours sur l'aménagement de Paris prend forme : un nouveau plan d'urbanisme, le PADOG, est publié en 1960 et adopte une double limitation de la croissance démographique et physique de l'agglomération parisienne, reportant l'essentiel de cette croissance au-delà de la ligne des cent kilomètres.

Toutefois, au sein de l'État central, ces nouvelles politiques se heurtent au découpage sectoriel traditionnel des ministères et des administrations. C'est pourquoi, au début des années 60, lors d'un tournant que l'on peut situer en 1963-64, la politique urbaine et d'aménagement du territoire s'identifie alors à un essai de rationalisation qui porte à la fois sur la planification territoriale et sur l'orientation des dépenses publiques (prémices de la rationalisation des choix budgétaires). Au plan de l'aménagement du territoire, on passe à une planification à caractère global et dynamique qui fusionne objectifs économiques et sociaux et instaure une programmation dans le temps.

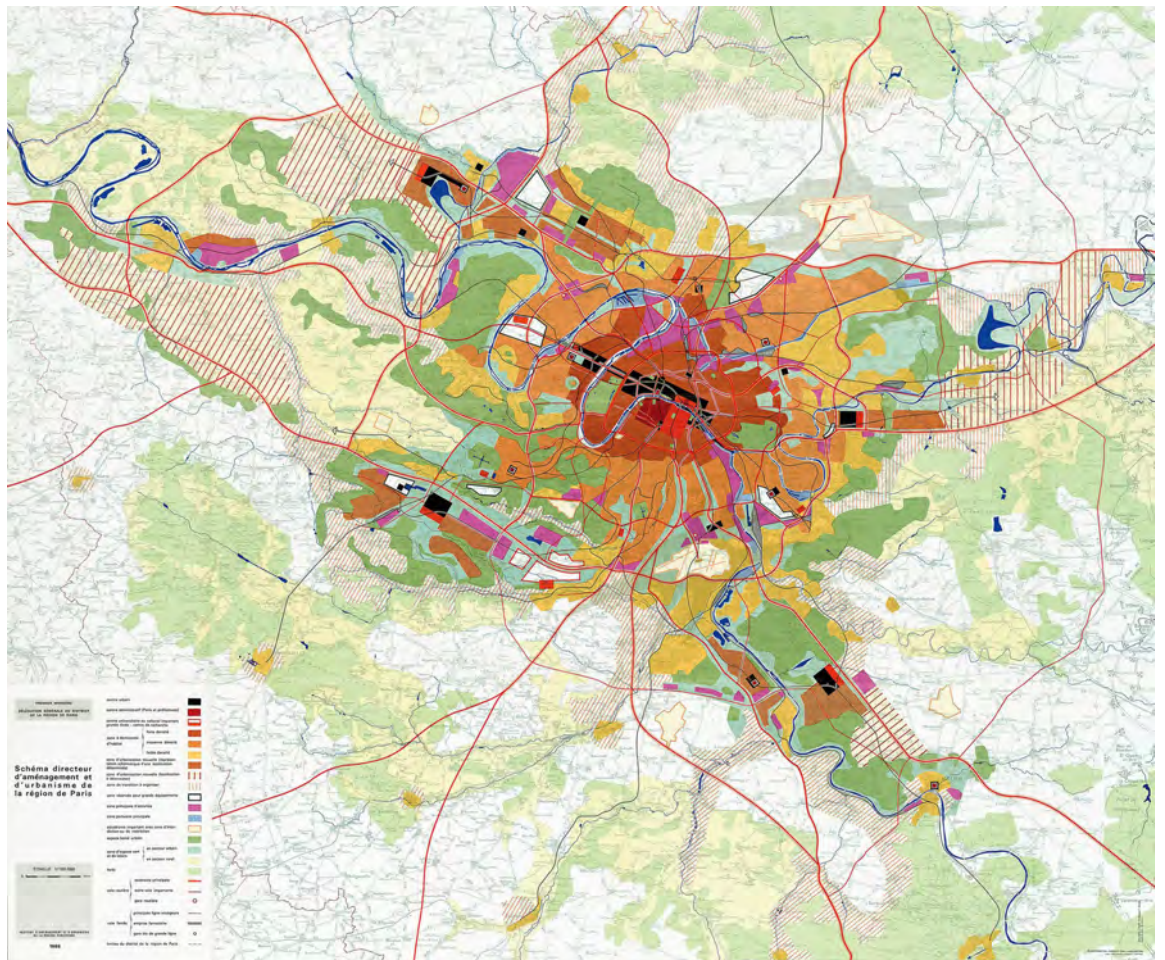
Cette nouvelle politique se traduit notamment par l'idée que ce sont les réseaux, les infrastructures, les services appuyés sur des pôles de développement et les armatures urbaines qui créent l'attractivité économique. Cette idée est notamment largement partagée au sein de la DATAR, nouvellement créée (1963) par Olivier Guichard. Celle-ci s'accompagne également de la certitude que pour être efficace, cette politique doit être conduite à une nouvelle échelle pertinente : celle des 21 régions qui deviennent l'échelle de définition des enveloppes budgétaires à partir du V<sup>ème</sup> plan (1966-1970).

La mise en œuvre de ces concepts conduira naturellement à la politique dite « des métropoles d'équilibre » censées contrebalancer l'influence économique et culturelle parisienne.

## L'ÉMERGENCE, EN 1965, DU BASSIN PARISIEN COMME ÉCHELLE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

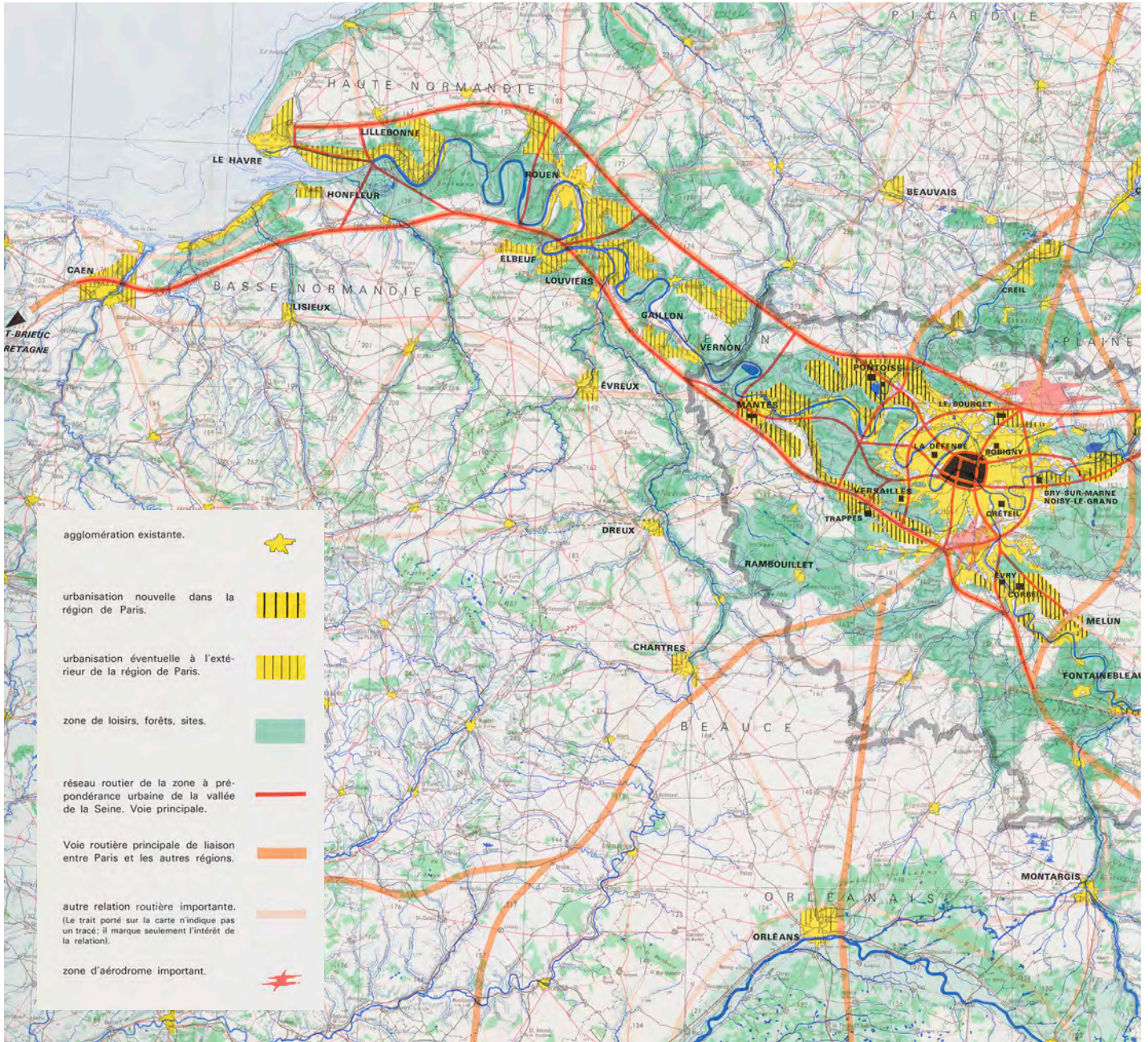
C'est dans ce contexte que le Général de Gaulle, devenu Président d'une nouvelle et V<sup>ème</sup> république, confie à Paul Delouvrier le soin de définir un nouveau plan directeur pour l'agglomération parisienne. S'appuyant sur un nouvel outil (l'IAURP), il élabore un « Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne » approuvé en 1965.

Le SDAURP de la région de Paris - 1965



Source : DRE Île-de-France

Extrait nord-ouest du SDAURP dans le Bassin parisien



Source : DRE Île-de-France

Ce document est capital pour comprendre l'évolution de l'aménagement de l'Île-de-France puisque ses successeurs, le SDAURIF de 1976 et les différents SDRIF approuvés depuis 1994, ne remettront pas en cause ses options fondamentales.

Rappelons que c'est au SDAURP de 1965 que la région parisienne doit notamment la création des villes nouvelles, du RER, du boulevard périphérique, de l'aéroport de Roissy, et du quartier d'affaires de la Défense.



Terminal 1, aéroport Roissy Charles de Gaulle

Source : wikipedia



Autoroute A13

Source : www.paris-normandie.fr

A l'occasion de l'élaboration du SDAURP, Paul Delouvrier avait inauguré une réflexion planificatrice sur la Vallée de la Seine entre Paris et Le Havre qui semblait vouloir pousser vers l'ouest « d'inquiétants tentacules urbains », de part et d'autre de la Seine, jusqu'à la mer, dans un espace compris entre autoroute A13 (réalisée) au sud et autoroute A15 (partiellement réalisée aujourd'hui jusqu'à Saint-Clair-sur-Epte) au nord Cette réflexion incluait Caen qui obtenait en quelque sorte un statut « finistérien ».

Pont de Tancarville : construction de 1955 à 1959



Source : photo d'archives - [www.paris-normandie.fr](http://www.paris-normandie.fr)

Cet élargissement de la réflexion au « Bassin parisien », espace comprenant alors 15 départements, visait avant tout à faire accepter aux territoires voisins les ambitions de développement de la région parisienne en démontrant que sa croissance allait profiter aux régions voisines, notamment au plan démographique.

C'est pourquoi, sous égide de la DATAR, fut lancée dès 1966 l'élaboration d'un « Livre Blanc du Bassin parisien ». Les principaux espaces concernés par ce premier exercice de planification à grande échelle étaient la Basse-Seine, les vallées de la Loire et de l'Oise ainsi que la Champagne. Ce document, définitivement approuvé en 1969 préconisait la création, sur les secteurs concernés, de quatre organismes régionaux d'étude et d'aménagement (les OREAM) dont la mission était d'établir des schémas de développement métropolitains.

C'est dans cette logique que fut créé, par un décret signé le 26 avril 1968 à Colombey-les-Deux-Eglises, l'Etablissement Public de Basse-Seine (EPBS) qui reçut pour mission initiale de préparer la Basse-Seine à accueillir Paris sans le subir, selon les termes employés par l'un de ses pères fondateurs, le Préfet Pierre Chaussade.

Il convient toutefois de souligner que le bilan des OREAM fut mitigé, notamment parce que les collectivités locales, particulièrement en Basse-Seine, firent de la résistance aux visions

**Il peut, de prime abord, paraître étonnant de consacrer à l'aménagement du Bassin parisien ce premier numéro de la série de « Qu'en savons-nous ? » consacrée à l'« Histoire de la vision stratégique de l'agglomération caennaise ».**

**Pourtant, à l'aube de l'élaboration du PLUi-HD de Caen la mer, il faut rappeler combien la configuration actuelle de l'agglomération caennaise doit à cette période qui a accompagné la fin de la Reconstruction.**

**Prendre conscience de l'importance de cette période pour l'aménagement local permet également de légitimer définitivement la participation de Caen à la dynamique de la Vallée de la Seine qui, du point de vue de l'État, ne s'est jamais limitée à « l'axe Seine ». Au moment de la préparation d'un nouveau CPIER, cela n'est pas totalement inutile.**

- Sous la direction de Georges Duby : *Histoire de la France urbaine - tome 5 - La Ville aujourd'hui* - Editions du Seuil, octobre 1985
- IAU-Ile-de-France : *Capitalisation des savoirs sur le Bassin parisien, Vol. 2 : Analyse synthétique*, mai 2009

- Daniel Behar, Philippe Estebe : *Aménagement du Territoire : une mise en perspective - in L'état des régions françaises*, édition 2004, Editions de La Découverte

imposées par l'État. L'histoire de la création de la Ville Nouvelle du Vaudreuil, à l'est de Rouen, est à cet égard éclairante.

Même si la création de l'Université Technologique de Compiègne est à mettre au crédit de cette politique, force est de constater que, très rapidement, l'aménagement effectif des territoires concernés s'est écarté de ce qui avait été planifié, notamment en raison du premier choc pétrolier qui donnera un coup d'arrêt au volontarisme de la politique industrielle de l'État.

Ainsi, intervenant à la fin de la période de forte croissance démographique et économique dite des « Trente Glorieuses », la mise en place de ces politiques n'aura finalement pas d'effet significatif.



Le paquebot France (devenu Norway en 1979) au Havre en 2000

Photo : ©Maxppp - JY DESFOUX

De surcroît, à partir du premier choc pétrolier et plus encore après les lois de décentralisation intervenues entre 1981 et 1983, l'action de l'État et de la DATAR va s'orienter vers la mise en œuvre de politiques plus ciblées, notamment pour favoriser la reconversion de sites touchés par la désindustrialisation.

**Directeur de la publication :** Patrice DUNY  
**Réalisation et mise en page :** AUCAME 2019  
**Illustrations :** AUCAME, sauf mention contraire  
**Contact :** [patrice.duny@aucame.fr](mailto:patrice.duny@aucame.fr)

DÉPÔT LÉGAL : 4<sup>e</sup> TRIMESTRE 2019  
ISSN : 1964-5155

Imprimé sur papier  
sans chlore ni bois



**Agence d'urbanisme de Caen Normandie**  
21 rue de la Miséricorde - 14000 CAEN  
Tel : 02 31 86 94 00  
[contact@aucame.fr](mailto:contact@aucame.fr)  
[www.aucame.fr](http://www.aucame.fr)



LICENCE OUVERTE  
OPEN LICENCE

Retrouvez nos publications en flashant ce QR Code

