



Panorama(s) Historique(s)

1970's – 2000

Actes du colloque des 1 et 2 décembre 2016

ENSA Paris Belleville

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=14>

L'avènement du polycentrisme ou l'effacement symbolique des territoires : Une lecture des documents de planification pour la région parisienne au prisme des gares (1960 – 2013)

par Élise Avide

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=992>

DOI

10.25580/IGP.2016.0006

Depuis quelques années, dans les régions métropolitaines, les gares sont devenues des objets incontournables des discours sur l'urbain, en même temps que se sont diversifiés les regards portés sur elles ^[1] et que se sont complexifiées leurs définitions : les « installations et bâtiments établis à certains points d'une ligne de chemin de fer, destinés à permettre l'embarquement et/ou le débarquement des voyageurs et/ou des marchandises » sont ainsi devenus des « lieux d'organisation des réseaux qui visent à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport et qui assurent, par leur insertion urbaine, une interface entre la ville et le réseau de transport » ^[2]. Les gares occupent aujourd'hui une place tout à fait centrale dans les doctrines aménagistes du *Smart Growth*, du *Transit Oriented Development* ou, dans les contextes francophones, de l'*Urbanisme orienté vers le rail*, qui préconisent, entre autres, une mixité fonctionnelle ainsi qu'une densification graduelle du bâti à partir d'elles ^[3]. En dépit de résultats souvent jugés décevants par les chercheurs qui se sont intéressés aux expérimentations développées en ce sens ^[4], elles demeurent, dans nombre de documents de planification, les lieux où le développement et l'intensification urbaine sont largement encouragés ^[5].

Pourtant, jusqu'à une période très récente, les professionnels de l'urbain considéraient ces objets de manière plutôt négative ^[6], voire ne s'y intéressaient tout simplement pas. À l'exception de quelques opérations spectaculaires comme Lyon-Perrache, Euralille ou Châtelet-Les Halles, l'absence, jusqu'aux années 2000, d'articles consacrés aux gares dans une revue comme *Urbanisme*, considérée comme « l'un des supports privilégiés des professionnels de l'aménagement après la Seconde Guerre mondiale » ^[7], en rend compte. En cela, leur rôle pivot dans les documents de planification contemporains et, plus globalement, dans les politiques d'aménagement des territoires régionaux, ne saurait aller de soi. Dès lors, la question auquel cet article entend apporter des éléments de réponse est la suivante : comment les gares sont-elles devenues des objets centraux dans ces politiques, et qu'est-ce que cela nous apprend, en retour, des manières dont s'envisage l'aménagement des régions métropolitaines ?

Pour saisir ce phénomène et comprendre ce qu'il traduit, nous proposons dans cet article une mise en perspective historique de l'objet « gare » dans les cinq plans et schémas d'aménagement de la région parisienne qui se sont succédés depuis 1960 :

- Le Plan d'aménagement et d'orientations générales (PADOG) de 1960 qui, comme le Plan Prost (1934) ou le Plan d'aménagement de la région parisienne (PARP, 1939) avant lui, « se voulaient de simples documents de contrôle de l'extension de l'agglomération, suite à la déferlante du pavillonnaire de l'entre-deux-guerres. »
- Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) de 1965, dont l'ambition était de « définir un projet métropolitain qui serve de base à l'action de l'État. »
- Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (SDAURIF) de 1976, et
- Le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 1994, qui ont tous deux « essentiellement cherché à préserver de l'urbanisation les espaces périurbains dans le cadre de perspectives de développement revues à la baisse. » ^[8]
- Le SDRIF de 2013 (celui de 2008 ayant été immédiatement mis en révision) qui, compte tenu des modifications du cadre juridique et institutionnel, oriente plus qu'il ne définit les possibilités de développement de la région métropolitaine.

Comme l'a précisé Loïc Vadelorge, le changement de ton de l'État en matière d'aménagement du territoire francilien commence non pas au tournant des années 1960, comme l'ont pourtant martelé les premiers décideurs de la Cinquième République, mais dans les immédiates années d'après-guerre, avec la création du poste de commissaire à la Construction et à l'urbanisme pour la région parisienne ^[9]. Cependant, ce sont bien les années 1960 qui ont été retenues comme point de départ de notre enquête, car celles-ci ouvrent d'abord une période de grande intensité en matière de planification francilienne, et correspondent ensuite au moment où le ferroviaire devient véritablement, dans ces documents, un outil d'aménagement du territoire régional.

Par ailleurs, ces plans et schémas directeurs ne sauraient bien sûr, à eux seuls, incarner les politiques d'aménagement de la région parisienne puis de l'Île-de-France. Leur caractère fini masque en particulier les définitions concurrentes des objets, occulte les rapports de force en présence, et lisse les processus d'ajustement entre acteurs. Il est de plus à noter qu'à l'instar de n'importe quel document de planification, ils ne se réalisent véritablement jamais. Cela étant, une fois resitués dans leur processus d'élaboration grâce à un ensemble de références bibliographiques qui constituent un corpus de sources secondaires, ceux-ci peuvent être pris comme des précipités de ces politiques ou, pour le moins, comme l'une de leur manifestation tangible.

Dans cet article, nous nous proposons donc de suivre, de manière diachronique, les méandres des gares dans ces documents de planification. Comme dans le travail d'Olivier Ratouis sur la notion d'« agglomération », c'est ici l'objet « que l'on est amené à suivre, avec tout ce qu'il charrie, sans préjuger d'une définition spécifique et préétablie » ^[10]. Nous chercherons en particulier à voir comment celui-ci se transforme au fil de ces documents, à saisir l'évolution de sa prise en compte pendant près de 60 ans de plans et de schémas d'aménagement régional. Ce faisant, ce cheminement nous offrira une certaine lecture de la planification francilienne, et en particulier d'un de ses concepts majeurs : celui de polycentralité. À travers la lunette des gares, c'est ainsi la construction et la réforme de ce modèle d'organisation spatiale que cet article entend plus largement discuter.

Après avoir présenté chacun des plans et schémas de notre corpus, leurs conditions d'élaboration et leurs principales orientations, nous regarderons la manière dont y sont convoquées – ou non – les gares, et chercherons à en tirer quelques enseignements sur les politiques d'aménagement de l'agglomération parisienne puis de l'Île-de-France. Nous verrons ainsi comment ces objets, absents du PADOG, émergent lentement du SDAURP et du SDAURIF, en même temps que s'esquisse un modèle d'organisation spatiale fondé sur l'articulation de noyaux urbains par des infrastructures de transports, puis comment celles-ci deviennent centrales dans les SDRIF de 1994 et 2013, concomitamment à la multiplication des centralités et à l'affirmation du polycentrisme.

Les gares dans l'angle mort des « relations » entre Paris et les villes nouvelles – PADOG, 1960 ^[11] et SDAURP, 1965 ^[12]

La première moitié du xx^e siècle a été marquée par un développement urbain incontrôlé en région parisienne. Pour maîtriser la « déferlante pavillonnaire » et mettre un terme à la crise des « mal-lotés » qui l'accompagne – phénomène par ailleurs largement mis en lumière par le géographe Jean Bastié ^[13] – l'État a développé, à partir des années 1930, une « planification spatiale régionale » sous la forme de plusieurs plans visant à « décongestionner le centre de l'agglomération » et « aménager les conditions de vie » de la population ^[14].

Le dernier des trois documents fondateurs de ce que Jean-Paul Alduy qualifie de « planification spatiale « moderne » » ^[15], le PADOG, est prescrit par le gouvernement du général de Gaulle par décret en 1958 et réalisé par le Service d'aménagement de la région parisienne (SARP), c'est-à-dire par la même équipe dirigée par Pierre Gibel que celle à l'origine du PARP. En cela, ce plan aurait essentiellement été, selon Vincent Fouchier, une « mise à jour du document de 1956 », complétant et élargissant certaines de ses dispositions ^[16]. Dans une mouvance ouvertement graviériste ^[17], celui-ci vise en premier lieu à équiper, structurer, et surtout limiter la croissance de la région parisienne en vue d'un rééquilibrage national. Il est par ailleurs en accord avec une « géographie volontaire » caractéristique des politiques urbaines des années 1960, que Kenny Cupers définit comme une approche particulière de la planification territoriale visant une organisation globale de l'espace, depuis l'habitat jusqu'au territoire national, plutôt que comme une sous-discipline de la géographie ^[18]. Pensé à l'horizon 1970, le PADOG propose, en synthèse, les principes d'aménagement suivant :

- « Tendre vers une stabilisation de la population,
- Décentraliser des emplois,
- Aménager la région parisienne elle-même par une action de déconcentration et de décongestion de Paris,
- Loger la population dans les meilleures conditions et, dans ce but, veiller à une meilleure répartition des densités de population,
- Restructurer et organiser la banlieue, sans l'étendre, par une action de rénovation et de reconquête et la création de pôles d'attraction ». ^[19]

Bien que l'on retienne surtout du PADOG le principe de contenir la zone agglomérée, ce plan est aussi et surtout le premier à avancer, parmi quatre hypothèses d'urbanisation, le principe des villes nouvelles, sous la forme de « nouveaux noyaux d'urbanisation » à aménager dans l'agglomération, où « seront groupés habitations, emplois, et tous les services indispensables à une vie urbaine organisée rationnellement » ^[20].

Aussitôt après son approbation par décret le 6 août 1960, le PADOG s'avère très rapidement inadapté face à l'accélération de la croissance démographique et économique. La nécessité d'un nouveau schéma directeur s'impose et Paul Delouvrier est nommé dès 1961 par le gouvernement de Michel Debré à la tête du nouveau district de la région de Paris. Avec à sa disposition le SARP de Pierre Gibel et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (IAURP) nouvellement créé, il est chargé par le général de Gaulle de coordonner l'action de l'État pour « préparer la région de Paris à son avenir » et « préciser les grandes orientations du futur » [23]. Pour Michel Carmona [22], le SDAURP publié en juin 1965 est l'antithèse du PADOG de 1960. Là où le premier cherche en particulier à contenir la croissance de la région parisienne, le second entend la canaliser, pour contrebalancer la croissance de la ville-centre à l'intérieur du territoire régional, sur la base d'hypothèses démographiques largement revues à la hausse (14 à 15 millions d'habitants à la fin du xx^e siècle pour une agglomération qui en compte alors 8 millions) [23]. Sur la forme également, ce schéma se distingue par un effort notable en matière de communication, au point d'être assimilé par certains à « un outil de propagande et de médiatisation qui a valorisé la technocratie de l'État gaullien au travers d'une hyper-modernisation urbaine et d'une qualité de vie participant du mythe de la société de consommation » [24]. Cela étant, et comme l'indique Loïc Vadelorge, l'argumentaire du SDAURP est en fait sensiblement similaire à celui du PADOG [25]. En particulier, le principe d'aménager des « centres urbains nouveaux, qui seront villes nouvelles dans les zones d'extension, et centres urbains renforcés, diversifiés et rénovés dans les banlieues actuelles » [26] apparaît largement commun aux deux documents.

Dans le PADOG comme dans le SDAURP, le principe d'organiser les systèmes de transport en fonction d'objectifs d'aménagement préalablement établis prévaut largement. C'est ainsi l'existence ou la possibilité de réaliser « des relations rapides routières et ferrées, tant avec Paris qu'avec les parties peuplées de l'agglomération les plus voisines », qui doit permettre de préciser la localisation des « nouveaux noyaux d'urbanisation » dans le PADOG [27]. Sous l'influence du modèle des grandes villes américaines, et en particulier du programme des *Interstate Highways*, ce sont « les relations routières » qui sont affichées comme la première des priorités. Celles ferroviaires ne sont pour autant pas absentes du document, puisqu'il y est précisé que « la création d'un réseau express régional branché sur les lignes de la SNCF, soit aux gares parisiennes, soit à l'extérieur de Paris, là où les raccordements sont encore possibles [...] doit être étudiée d'urgence » [28]. Dans le SDAURP, et bien que les villes nouvelles soient conçues « pour une large utilisation de l'automobile », c'est ici « la desserte par fer » qui est présentée comme « la mieux adaptée aux relations entre les nouvelles zones d'urbanisation et Paris » [29].

En dépit de l'importance accordée aux réseaux de transport, et notamment à celui ferroviaire, dans l'organisation de la région parisienne et dans la localisation de ses différents « noyaux urbains », les « stations » – le terme de « gares » étant alors réservé aux installations terminus situées dans Paris intra-muros – sont assez largement absentes de ces deux documents. Cela vaut pour le texte, mais également pour les représentations graphiques. Par exemple, dans le PADOG, les « relations ferroviaires » sont illustrées par une carte en cours intitulée « Dessertes et liaisons ferrées » traduisant des temps de parcours par rapport à Paris, et dans laquelle l'on devine, au mieux, quelques points d'arrêt comme Villeneuve-Saint-Georges, Saint-Cloud ou Argenteuil, à partir desquels la fréquence des liaisons et le temps de transport jusqu'à Paris passent un seuil [Voir Fig. 1]. Dans le SDAURP, le « Réseau ferré dans la région parisienne de 14 millions d'habitants » est donné à voir par un schéma stylisé de voies ferrées « principales » et du futur « RER », dans lequel rien de ce qui pourrait s'apparenter à une gare ou une station n'est identifiable [Voir Fig. 2]. Dans ce même ordre d'idée, il est à noter que ces documents font davantage état des inter-stations que des gares ou des stations elles-mêmes, comme par exemple dans le SDAURP où celles-ci ne sont évoquées que pour préciser que « l'intervalle entre les stations sera suffisamment long pour que la vitesse moyenne de parcours ne soit pas inférieure à 40 ou 50 km/h, au lieu de 25 km/h sur le réseau métropolitain » [30]. Au-delà de leur caractère structurant dans la matrice distance-temps des déplacements, les gares comme les stations apparaissent largement absentes du PADOG de 1960 comme du SDAURP de 1965.

Cette absence notable peut tout d'abord trouver une explication dans la montée en puissance de la « question de l'usager » dans la planification urbaine au cours des années 1950 et 1960. Ce phénomène, inspiré des méthodes britanniques du *town design* [31] et mis en lumière par Kenny Cupers [32] traduit une prise en considération nouvelle des habitants, de leur « bien-être » voire de leur « bonheur » [33], ainsi que l'adoption de leur focale pour penser la planification, depuis l'habitat individuel jusqu'aux grandes infrastructures régionales. Sous cet angle, il n'est pas étonnant que les auteurs de ces deux documents se soient davantage intéressés au temps et à la pénibilité des déplacements qu'aux gares à proprement parler, dont on sait par ailleurs qu'elles sont, tout du moins sur la période, peu vécues ni même pensées par ceux qui les pratiquent au quotidien [34].

Par ailleurs, dans le PADOG comme dans le SDAURP, la notion de « relations » s'est révélée tout à fait centrale pour exprimer la nouvelle organisation spatiale de la région articulée autour de la ville-centre et des « futurs noyaux urbains ». Elle y est d'ailleurs utilisée avec une récurrence notable, aussi bien dans le texte que dans les représentations graphiques [35]. Parce qu'elles incarnent une desserte fine, régulière et relativement continue des territoires franciliens, les gares se trouvent assez logiquement dans un relatif angle mort d'une région parisienne envisagée sous cet angle. Cette absence ne serait toutefois pas dénuée de logiques politiques, en particulier à un moment où la ceinture rouge [36], « image fautive mais efficace d'un Paris complètement vidé de ses usines et de ses prolétaires, assiégé désormais par des cités satellites industrialisées formant la ronde autour de lui et n'attendant que le moment propice pour fondre sur ses richesses et s'emparer de l'État confié à sa garde » [37], est à son apogée. Durant les années 1960, des alliances électorales entre les socialistes et les communistes font en effet craindre au gouvernement gaullien « un retour des élus du « Parti de l'étranger » à la tête de l'exécutif départemental » [38]. C'est d'ailleurs pour partie pour se prémunir de cette menace politique que le pouvoir central engage, à ce moment-là, un ensemble de réformes institutionnelles, telles que le démantèlement de la Seine-Banlieue et le découpage en sept départements de la région parisienne, en 1964. En plus d'assurer une meilleure répartition « des politiques d'aménagement et des richesses fiscales à l'échelle régionale », celles-ci auraient aussi eu vocation, selon Emmanuel Bellanger, à cantonner l'implantation communiste en région parisienne à la seule Seine-Saint-Denis [39]. Dans ce contexte, l'hypothèse que nous ferions est alors la suivante. Les « relations », principalement représentées dans le PADOG et le SDAURP entre Paris et les noyaux urbains au-delà de la proche couronne, et au prisme desquels les gares sont rendues invisibles, pourraient être vues comme une notion permettant d'enjamber, en quelques sortes, la ceinture rouge, et ainsi de supplanter l'opposition politique qu'incarne cette banlieue « dangereuse » sur les plans politique et social aux portes de Paris. Le fait que ces documents n'évoquent nulle part les projets de prolongement du métro en première couronne, et le fait que les villes nouvelles aient été explicitement conçues comme des « anti-banlieues » [40] corroboreraient cette hypothèse.

L'apparition des gares à l'« interconnexion » des réseaux de transports – SDAURIF, 1976 [41]

S'il a largement contribué à la coordination des outils de l'État centralisé en matière d'aménagement, le SDAURP de 1965, jamais approuvé, est resté dépourvu d'existence légale. Pour combler ce vide juridique, mais aussi et surtout pour faire face à la baisse de la croissance économique et démographique consécutive au premier choc pétrolier de 1973, l'État, en la personne du ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du territoire Olivier Guichard, demande en 1974 « la remise en forme du Schéma Directeur » qui aboutira à la réalisation du SDAURIF.

Le SDAURIF est préparé conjointement par les équipes de l'IAURP – devenu entretemps Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (IAURIF) – et celles du Service régional de l'équipement de la région parisienne (SRERP). Il est approuvé en 1976, c'est-à-dire au moment où s'engage une nouvelle évolution institutionnelle, le district de la région parisienne étant remplacé par la région Île-de-France et son conseil dorénavant élu. Bien que présenté par ses auteurs comme « l'héritier direct » du SDAURP, « enrichi par dix années de mise en œuvre » [42], celui-ci s'en distingue par une plus grande tempérance dans les perspectives de développement [43], et par une prise de conscience nouvelle des questions environnementales, liées en particulier aux nuisances générées par le développement de l'automobile – quand bien même ces années-là demeurent celles du tout-voiture. Parmi les principales orientations du SDAURIF, on peut retenir d'un côté la restructuration de « pôles urbains » de l'agglomération centrale et, de l'autre, la réduction du nombre des villes nouvelles de huit à cinq [44], l'abaissement de leurs objectifs de population, réclamé par voie de presse par le ministre de l'Intérieur Michel Poniatowski [45], et la mise en place, pour corollaire, de « zones naturelles d'équilibre ».

Le SDAURIF fait par ailleurs des transports en commun une priorité, bien que l'automobile demeure le mode principal pour les déplacements de banlieue à banlieue [46]. Avec des bases radiales et des liaisons en rocade, le système de transports proposé s'inscrit dans une certaine « permanence des tracés » de la planification en région parisienne mise en lumière par Xavier Desjardins, Nicolas Douay et Vincent Gagnière [47]. Il diffère toutefois de celui proposé dans le SDAURP par le principe de substituer à certains projets envisagés antérieurement « des solutions reposant sur une exploitation plus intensive des infrastructures existantes » [48], notamment ferroviaires, comme par exemple les débranchements des lignes Paris – Corbeil-Essonnes et Paris – Mitry-Claye pour desservir respectivement la ville nouvelle d'Évry et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

Cet allègement des projets d'infrastructures conduit les auteurs du SDAURIF à s'intéresser aux gares et aux stations à travers la notion d'« interconnexion », celle-ci étant ici entendue au sens qu'en donne Gabriel Dupuy, c'est-à-dire comme ce qui « implique au moins deux réseaux, deux exploitations, deux territoires différents qui vont se combiner, s'interpénétrer, et peut-être fusionner » [49]. Cette mise en relation des infrastructures se joue, dans le SDAURIF de 1976, à deux niveaux. En premier lieu, l'interconnexion des réseaux SNCF et RATP au niveau de Châtelet-Les Halles est présentée comme la clé de voûte de l'organisation des dessertes radiales en Île-de-France :

« L'interconnexion de ces réseaux permettra la réalisation de trois liaisons régionales à grand gabarit prenant appui à leur extrémité sur les villes nouvelles ou les aéroports et traversant Paris : liaison est-ouest, liaison nord-est sud, et liaison nord ou nord-ouest sud-est. La station Châtelet, commune aux trois liaisons, constituera la plaque tournante de cet ensemble. »^[50]

En second lieu, l'interconnexion des réseaux ferroviaire et routier au niveau de certaines « gares routières et ferrées, gares SNCF et stations RATP », via notamment un « aménagement commode des ruptures de charge », est également posé comme un principe fondamental, et ce dans le but de laisser « une liberté de choix relative, sinon totale, dans d'autres domaines, jugés plus fondamentaux, tel le choix de l'emploi ou de la résidence »^[51]. En matière de représentations graphiques, certaines cartes du SDAURIF traduisent cette apparition des gares et des stations au niveau des interconnexions entre les principaux réseaux. C'est notamment le cas de celle relative à l'« organisation des transports » où seize nœuds sont représentés, à l'instar de Châtelet-Les Halles, de Gare de Lyon, de Val de Fontenay ou encore de Roissy-Charles de Gaulle [Voir Fig. 3]. Si les gares ne sont pas identifiées en tant que tel dans la légende du document, leur mise en visibilité constitue néanmoins une nouveauté notable par rapport aux plans et cartes des réseaux de transport présents dans le PADOG de 1960 et dans le SDAURP de 1965.

À travers l'importance nouvelle accordée à cette notion d'« interconnexion », les planificateurs en viennent donc à s'intéresser à certaines gares et à certaines stations parmi les plus importantes en Île-de-France. Celles-ci ne sont cependant qu'exclusivement appréhendées au prisme des réseaux de transport, et essentiellement considérées à la lumière des ruptures de charge. En cela, leur apparition dans le SDAURIF de 1976 résulterait, pour l'essentiel, de la volonté de privilégier les transports en commun et de la nécessité de faire avec les réseaux existants. Elle serait ainsi plus largement l'une des manifestations de la nouvelle « attitude prudente et défensive » de l'État, attitude qui constituerait, pour certains commentateurs, « un revirement après la période de libéralisme qui a marqué le début des années 1970 »^[52].

L'affirmation du couple « gares »-« centralités » – SDRIF, 1994^[53]

À partir des années 1980, l'Île-de-France est marquée par un triple phénomène de globalisation et de tertiarisation de son économie, de montée en puissance des problèmes environnementaux, et d'un accroissement des déséquilibres territoriaux. Comme le précise Marie-Fleur Albecker, le déclin de l'industrie dans la zone centrale de l'agglomération parisienne conduit à la libération de vastes friches, « particulièrement nombreuses dans le nord où se concentraient les grandes entreprises, et génère dans un premier temps des difficultés économiques, notamment liées au chômage des populations locales »^[54]. Ce phénomène s'accompagne d'un « mouvement de desserrement des logements vers la périphérie. [...] La croissance démographique de la banlieue se déplace vers la grande couronne et s'accompagne d'une extension spatiale sans précédent »^[55]. En particulier, la proportion de maisons individuelles dans la construction neuve, dont la moitié se concentre dans une zone comprise entre 20 et 39 km du centre de l'agglomération, passe ainsi d'un cinquième des logements entre 1968 et 1975, à près d'un tiers (31 %) entre 1975 et 1982, et à près de la moitié (46 %) entre 1982 et 1990^[56]. Ce double phénomène de désindustrialisation et d'étalement urbain se traduit d'abord sur le plan politique par l'émission de la ceinture rouge. Après les succès des élections municipales de 1977, le décrochage électoral du Parti communiste intervient à partir des présidentielles de 1981. Pour Annie Fourcaut, Emmanuel Bellanger et Mathieu Flonneau, celui-ci s'explique pour partie par le regroupement de populations d'origines étrangères dans les communes gérées par les élus communistes en première couronne, et par l'incapacité de ces derniers à adapter leur conception du territoire communal à la nouvelle donne régionale (refus de la désindustrialisation, de la mixité sociale, de l'accession à la propriété, etc.)^[57]. Dans ce contexte, et alors que les thèmes de l'économie des terres et de la restructuration de la proche banlieue commencent à se diffuser parmi les professionnels de l'urbain^[58], le premier ministre socialiste et élu francilien Michel Rocard engage la révision du SDAURIF de 1976.

Si l'heure est à la décentralisation^[59] et qu'il n'appartient plus à l'État « de décider dans le détail du contenu de l'urbanisme », il lui apparaît néanmoins « de sa responsabilité d'en fixer les grands objectifs »^[60], ne serait-ce que compte tenu du rôle, dorénavant admis par l'ensemble de la classe politique, de la région Île-de-France dans l'ensemble de l'économie nationale. Si le SDRIF est, comme les schémas et plans d'aménagement précédents, préparé par les services de l'État et notamment par les équipes de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU), il est néanmoins conçu dans un partenariat beaucoup plus étroit avec les collectivités locales. Élaboré pour l'horizon 2015, il a pour ambition de conforter l'Île-de-France dans son rang de grande métropole européenne et mondiale, tout en en maîtrisant la croissance, avec une projection démographique relativement basse de 11,8 millions d'habitants^[61]. En plus de la mise en valeur de la première couronne et de la limitation de la consommation d'espaces, le polycentrisme y est réaffirmé sous la forme de cinq « centres d'envergure européenne » (Paris, La Défense, Roissy, Marne-la-Vallée et le plateau de Saclay), de cinq « secteurs de redéveloppement » (La Plaine Saint-Denis, le Bourget, Gennevilliers, la Seine-Amont, les usines Renault de Billancourt et un au niveau de la Vallée de la Seine), des cinq « villes nouvelles » et de treize « villes de la couronne rurale » ou « villes trait d'union »^[62]. Il est en particulier attendu de ces différents pôles urbains qu'ils assurent des « fonctions de centralité », grâce notamment « aux équipements publics (établissements d'enseignement, de soins, de loisirs, équipements culturels, administrations ouvertes au public, ...), aux commerces et à une desserte de bonne qualité par les transports collectifs »^[63].

Parmi ces différents équipements susceptibles de « faire centralité », les « gares » – ce terme étant pour la première fois utilisé, en sus des « stations », pour désigner les installations ferroviaires au-delà des installations terminus de la ville-centre – sont explicitement mentionnées :

« Il conviendra, pour permettre le développement de centres véritables, d'assurer une densité minimale du bâti, dans le respect toutefois des caractéristiques de l'existant ; cette densité sera la plus importante autour des « pôles de centralité » : gare, mairie, église, marché, ... L'amélioration des dessertes ira de pair avec une densification des secteurs en bénéficiant. »^[64]

Dans ce document, l'expression du polycentrisme en termes de « centralités » conduit donc les planificateurs à considérer les gares, parmi d'autres équipements, non pas au seul prisme des réseaux de transports, mais comme des lieux autour desquels doit être encouragée la densification du bâti – les deux concepts de « centralité » et « densité » étant, à partir du SDRIF de 1994, systématiquement reliés l'un à l'autre. Le principe d'inciter le développement urbain là où se concentrent les investissements publics en matière de transports en commun devient, à partir du SDRIF de 1994, récurrent dans les différents documents de planification^[65]. Le couple « gare » et « centralité » y est posé comme une évidence, en lien bien sûr avec la prise de conscience environnementale généralisée et la volonté assumée par les planificateurs d'encourager le report modal vers les transports en commun. Cela étant, seuls les principaux centres urbains sont ici concernés. Dans la carte proposée pour illustrer cette future « région polycentrique », seuls douze « pôles régionaux » et trois « pôles de proche couronne » sont ainsi donnés à voir [Voir Fig. 4]. Il est par ailleurs à noter que les transports sont ici bien plus suggérés que rigoureusement dessinés. La « schématisation des principales liaisons » proposée en remplacement d'une représentation plus classique des lignes ferroviaires suggère dans le même temps une certaine primauté du lieu sur le réseau.

Dans le SDRIF de 1994, les « gares » apparaissent donc associées à la notion de « centralités », celle-ci étant toutefois réservée aux principaux pôles urbains dont il est attendu qu'ils jouent un rôle majeur dans l'attractivité du territoire régional. L'importance accordée à ces quelques territoires stratégiques traduit un souci de compétitivité de la région francilienne de la part des auteurs du document, ainsi qu'une adhésion à l'idée d'une concurrence entre les métropoles européennes voire internationales dans un contexte d'économie globalisée, largement nourrie par la publication, au même moment, du best-seller de Saskia Sassen sur les « villes globales »^[66]. Dans le même temps, la focalisation sur ces « pôles de centralité » tend à laisser dans l'ombre d'autres territoires concentrant davantage de difficultés socio-économiques, à l'instar de ce que l'on commence à appeler les « quartiers » et dont les difficultés font l'objet, sur la même période, d'une mise en visibilité inédite^[67]. Si une illustration des « quartiers en développement social et urbain » est bien présente dans une sous-partie du SDRIF consacrée à la « lutte contre les exclusions »^[68], ceux-ci sont en revanche totalement absents du « projet d'aménagement de l'Île-de-France »^[69]. En ce sens, l'omniprésence de la notion de « centralités » dans le SDRIF – à laquelle les gares sont dorénavant rattachées – pourrait être vue comme un moyen, conscient ou non, d'occulter ces territoires davantage périphériques, qui constitueraient en quelques sortes une entrave au dessein métropolitain de la région francilienne.

L'évidence des gares comme catégorie de l'aménagement – SDRIF, 2013 [70]

Bien qu'envisagé à horizon 2015, le SDRIF de 1994 est mis en révision dès 2004 par la région Île-de-France pour « acter des modifications du cadre juridique et institutionnel » [71], des « évolutions sociales, économiques et environnementales qui rendaient le Schéma précédent caduc », et des « nouvelles conceptions des politiques publiques et des moyens à mettre en œuvre, en particulier pour l'évaluation des politiques » [72]. Après trois années de concertation avec les représentants des collectivités locales, les partenaires socio-économiques et les acteurs associatifs, le nouveau SDRIF, préparé par les équipes de l'IAU, est officiellement adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 25 septembre 2008. Celui-ci est toutefois aussitôt mis en révision pour qu'y soient inscrites les dispositions réglementaires prévues par la nouvelle loi n° 10-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et en particulier pour qu'y soit intégré le futur métro automatique du Grand Paris Express, issu de la fusion entre le projet d'Arc Express, initialement porté par la région, et le projet de réseau de transport public du Grand Paris, initialement porté par l'État [73]. La version révisée du SDRIF de 2008 est finalement adoptée par délibération du Conseil régional le 18 octobre 2013 et approuvée par décret le 27 décembre 2013.

L'ambition du SDRIF dans sa version 2013 est résumée ainsi dans l'exposé de la « Vision régionale » : « Conforter l'attractivité de l'Île-de-France et accompagner la conversion économique et sociale ; Anticiper les mutations environnementales ; Agir pour une Île-de-France plus solidaire » [74]. Pour ce faire, plusieurs objectifs chiffrés sont définis, comme par exemple la construction de 70 000 logements par an, la création de 28 000 emplois par an, ou encore le maintien de 89 % des espaces agricoles, boisés et naturels dans l'espace rural à l'horizon 2030. Plus globalement, c'est aux différents moyens de tenir l'unité d'une métropole multipolaire que les différents fascicules qui composent le SDRIF de 2013 sont consacrés. En ce sens, la vision du territoire qu'il esquisse emporte une idée de discontinuité, et une expression quelque peu renouvelée du polycentrisme y est mise en avant, avec plus d'une centaine de pôles (22 « pôles d'importance régionale » et 81 « pôles de centralité ») appelés à constituer les « centralités » sur la base desquelles doit se structurer la « région métropolitaine multipolaire » de demain, contre vingt-huit au total dans le Schéma précédemment en vigueur.

De manière encore plus systématique que dans le SDRIF de 1994, les « gares » sont, dans le Schéma de 2013, largement associées à la notion de « centralité ». Elles sont ainsi mentionnées dès l'introduction du deuxième fascicule *Défis, projet spatial régional et objectifs*, où il est en particulier précisé que seules la « densification et l'intensification du cœur de la métropole, autour des gares et des pôles de centralité, » permettront de maîtriser « l'étalement urbain, le gaspillage du foncier et des espaces naturels » [75]. Un encart est également spécifiquement consacré aux « gares de demain comme lieux publics » dans le cinquième fascicule intitulé *Propositions pour la mise en œuvre*. Elles y sont présentées comme les piliers de l'aménagement du territoire régional et comme de véritables laboratoires de la fabrique urbaine :

« Au cœur d'un accès intermodal de transports collectifs ou individuels, les gares sont devenues des lieux de vie, bien plus que de passage. Elles ont un rôle structurant pour l'aménagement des territoires franciliens. Dans ce sens, il est nécessaire de faire des gares de véritables lieux publics en connexion avec les territoires et leurs citoyens. Elles peuvent non seulement être des lieux de relais des politiques régionales (exemplarité environnementales, panneaux d'affichage, etc.), mais aussi des lieux d'accueil des services publics, notamment municipaux (antenne logement, bibliothèque, permanence d'élus, etc.). La rénovation prévue de nombreuses gares franciliennes ainsi que la création de nouvelles gares dans le cadre du Grand Paris Express seront l'occasion de repenser et d'innover autour des lieux de gares. » [76]

Si les gares revêtent une importance tout à fait inédite dans le SDRIF de 2013, il est également à noter que le nombre de ces objets amenés à jouer un rôle dans la constitution de « centralités » s'accroît significativement. Sur la carte *Polariser-Équilibrer* du fascicule *Défis, projet spatial régional et objectifs*, près de la moitié des pôles identifiés se situent ainsi au niveau d'une gare, qualifiée dans la légende de « connecteur générateur d'intensification », soit 46 au total – l'ensemble des « pôles d'importance régionale » et 24 « pôles de centralité » – contre 28 dans le SDRIF de 1994 [Voir Fig. 5]. On assiste donc à une multiplication des « centralités » autour des gares qui, dans le même temps, sont représentées de manière beaucoup moins hiérarchisée que dans les cartes antérieures, à la manière d'un nuage de points. Il est également à noter que si les réseaux de transports sont tout autant stylisés que dans la carte *Région polycentrique* du SDRIF de 1994, le fond de carte donnant à voir les territoires y est en revanche totalement effacé.

Il est de plus à noter que l'importance nouvelle accordée aux gares dans le SDRIF de 2013 ne se limite pas à une simple orientation stratégique. En effet, celles-ci constituent les points à partir desquels sont précisément définis des « quartiers de gare » auxquels sont associés des objectifs chiffrés de densification [77], cartographiés sous la forme de pastilles dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire, pastilles par ailleurs identiques quelles que soient leur situation géographique ou bien leur position sur les réseaux de transports :

« Ces quartiers sont définis par un rayon de l'ordre de 100 mètres autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, existante ou à venir, ou de l'ordre de 500 mètres d'une station de transport collectif en site propre existante ou à venir. [...] Dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, à l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine ; de la densité moyenne des espaces d'habitat. » [78]

Le SDRIF de 2013 consacre donc les gares et leur quartier comme une catégorie de l'urbain, valable tant aux marges de l'Île-de-France qu'en proche couronne, tant au niveau des principaux nœuds de transports qu'en bout de lignes ferroviaires. Cette focalisation nouvelle sur ces espaces, couplée à l'inflation notable du nombre de « pôles de centralité », traduit tout d'abord un changement de paradigme en matière de planification francilienne. En effet, là où les schémas précédents fixaient d'abord des objectifs d'urbanisation qui étaient ensuite à mettre en système par des infrastructures de transports, c'est ici l'offre de transports, existante ou projetée, qui oriente la définition des objectifs de densification en matière de logements et d'activités.

Par ailleurs, cette manière de faire de la planification urbaine en utilisant des catégories – au premier rang desquelles l'on trouve les quartiers de gare – tend à lisser les territoires infrarégionaux et à effacer leurs spécificités. Cela transparaît dans les représentations cartographiques – ceux-ci sont bien plus homogènes dans la carte *Polariser-Équilibrer* du SDRIF de 2013 que dans celle d'*Une région polycentrique* du SDRIF de 1994 [Voir Fig. 4 et 5] – mais cela semble également se retrouver dans la production urbaine elle-même. Le caractère relativement standardisé des programmes immobiliers développés dans les quartiers de gare en Île-de-France en rend compte [79]. Bien sûr, ce phénomène s'explique avant tout par des processus de financiarisation de l'immobilier et par la circulation des modèles qu'elle sous-tend [80]. Mais la planification en pastilles proposée dans le SDRIF de 2013 pourrait également ne pas être étrangère à cet effacement des spécificités territoriales infrarégionales, ainsi qu'à celui des interstices qui subsistent entre ces « centralités » proliférantes. À un moment où le thème de la relégation du périurbain commence à être omniprésent dans les discours politiques [81], et que l'image d'une coupure manichéenne entre les cœurs de métropole et leurs périphéries est largement diffusée dans les médias généralistes comme spécialisés [82], la polarisation de la planification francilienne sur les « centralités » qu'incarnent les quartiers de gare participerait ainsi d'un effacement symbolique des espaces périphériques et des résistances qu'ils incarnent.

Conclusion

En 60 ans de planification, les « gares » ont peu à peu émergé des plans et schémas d'aménagement franciliens comme des objets majeurs dans l'organisation des territoires métropolitains. Après avoir été dans l'angle mort des « relations » entre Paris et les futures villes nouvelles dans le PADOG de 1960 et dans le SDAURP de 1965, elles sont ainsi apparues au niveau des « interconnexions » entre les réseaux de transports dans le SDAURIF de 1976, avant de s'imposer d'abord comme des équipements susceptibles de faire « centralité » dans le SDRIF de 1994, puis comme une véritable catégorie de l'urbain dans celui de 2013. Dans le même temps, l'itinéraire de ces objets nous a permis de voir comment, en diagonal de ces cinq documents, différentes notions – les « relations », les « interconnexions » et les « centralités » – se sont ajoutées les unes aux autres pour donner son acception actuelle au modèle d'organisation spatiale polycentrique.

Au fur et à mesure qu'il s'est chargé d'une certaine épaisseur, le polycentrisme tel qu'il a été exprimé à travers ces différents documents nous a semblé écarter plusieurs territoires du dessein métropolitain. C'est notamment le cas de la ceinture rouge dans les années 1960 et 1970, quand le Parti communiste connaissait d'importants succès électoraux ; des « quartiers » au début des années 1990, quand des émeutes urbaines en banlieue faisaient l'objet d'une importante couverture médiatique ; et des interstices périurbains au début des années 2010, au moment où l'idée d'une fracture périphérique dans les métropoles commençait à émerger. Soient différents types de territoire qui, chacun en leur temps et sous des formes variables, ont incarné une forme de résistance au pouvoir établi. Il y aurait donc une dimension politique à cette formalisation du polycentrisme, consciente ou non.

Aussi, le réseau, figure centrale dans les représentations de ce modèle d'organisation spatiale du PADOG jusqu'au SDAURP, présente-il inévitablement une part d'imaginaire qui, comme l'indique Antoine Picon, renvoie à un « idéal de domination »^[83]. Toutefois dans les deux derniers schémas d'aménagement, nous avons fait le constat d'un relatif effacement des réseaux au profit de polarités situées notamment au niveau des gares. Or comme l'ont respectivement démontré Gabriel Dupuy^[84] puis Marion Tillous^[85] d'une part, et Roelof Verhage et Aurélie Delage^[86] d'autre part, les réseaux sont tout à la fois des éléments territoriaux et hiérarchisés. Leur abstraction grandissante couplée à l'affirmation des gares comme catégorie générique de l'urbain traduiraient, en ce sens, un changement d'imaginaire politique en matière de planification régionale, davantage affranchi d'une réalité territoriale plus composite.

Notes et références

- [1] Les différents articles rassemblés dans le numéro de la revue *Flux* consacré aux « gares au miroir de l'urbain » et coordonné par Nacima Baron et Nathalie Roseau constituent une bonne illustration de cette diversification : Nacima Baron, Nathalie Roseau, « Les gares au miroir de l'urbain », *Flux*, 2016, n° 103-104 (1), p. 1-8.
- [2] Cyprien Richer, « L'émergence de la notion de « pôle d'échanges » : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires », *Les Cahiers scientifiques du transport*, AFITL, 2008, n° 54, p. 101-123.
- [3] Hank Dittmar, Gloria Ohland, *The new transit town: best practices in transit oriented development*, Washington, Island Press, 2004.
- [4] Voir par exemple, pour le cas romain : Hélène Nessi, Aurélien Delpirou, « Les politiques de « développement urbain durable » face aux héritages territoriaux. Regards romains sur la coordination transport/urbanisme », *Flux*, 2009, n° 75, t. 1, p. 69-79 ; Pour le cas montréalais : Olivier Roy-Baillargeon, « Coordonner le transport et l'aménagement ou construire une gouvernance métropolitaine ? Le cas du *transit-oriented development* (TOD) dans le Grand Montréal », *Urbia*, 2014, hors-série n° 2, p. 69-90.
- [5] Voir par exemple IAU, « Comment encourager l'intensification urbaine ? », *Les carnets pratiques*, août 2009. L'« intensification urbaine » y est définie comme la concentration, en un lieu, d'une offre globale en matière de logements, de transports, d'équipements et de services, de densité d'emplois et d'espaces verts.
- [6] Matthew Alexander, Kathy Hamilton, « A « placeful » station? The community role in place making and improving hedonic value at local railway stations », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2015, n° 82, p. 66.
- [7] Hélène Jannièrre, « Planifier le quotidien. Voisinage et unité de voisinage dans la conception des quartiers d'habitation en France (1945-1965) », *Strates*, 2008, n° 14, Voir : <http://strates.revues.org/6656> (<http://strates.revues.org/6656>) [consulté le 04.01.2020].
- [8] Frédéric Gilli, Jean-Marc Offner, *Paris, métropole hors les murs : aménager et gouverner un Grand Paris*, Paris, Presses de Science Po, 2008, p. 38.
- [9] Loïc Vadelorge, « Les projets de Delouvrier : changement d'échelle ou restructuration de la région parisienne ? », dans Florence Bourillon, Annie Fourcaut (sous la direction de), *Agrandir Paris : 1860-1970*, Paris, Publications de la Sorbonne/Comité d'histoire de la Ville de Paris, 2012, p. 358.
- [10] Olivier Ratouis, « La construction d'une agglomération : recherche sur les moments et les enjeux fondateurs », dans *idem* (sous la direction de), *La construction d'une agglomération : Bordeaux et ses banlieues*, Genève, MétisPress, 2013, p. 14.
- [11] Le document du PADOG de 1960 est consultable sur le site de l'Institut Paris Région. URL : https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/lauEtVous/mediatheque/docs_historiques_de_reference/IAU_0001.pdf (https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/lauEtVous/mediatheque/docs_historiques_de_reference/IAU_0001.pdf) [consulté le 10.01.2020]
- [12] Le document du SDAURP de 1965 est consultable sur le site de l'Institut Paris Région. URL : https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/lauEtVous/mediatheque/docs_historiques_de_reference/1965_rapport.pdf (https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/lauEtVous/mediatheque/docs_historiques_de_reference/1965_rapport.pdf) [consultés le 10.01.2020].
- [13] Jean Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, PUF, 1964.
- [14] Jean-Paul Alduy, « L'aménagement de la région de Paris entre 1930 et 1975 : de la planification à la politique urbaine », *Sociologie du travail*, 1979, n° 2 (avril-juin), p. 168.
- [15] *Ibid.*
- [16] Vincent Fouchier, *L'aménagement de la région Île-de-France*, Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature, 1999. Voir : <http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/l-amenagement-de-la-region-ile-de-france-a20639.html> (<http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/l-amenagement-de-la-region-ile-de-france-a20639.html>) [consulté le 04.01.2020].
- [17] C'est-à-dire recherchant une forme de rééquilibrage entre Paris et la province. Voir Jean-François Gravier, *Paris et le désert français*, Paris, Le Portulan, 1947.
- [18] Kenny Cupers, *La géographie volontaire de Paris*. Colloque « Inventer le Grand Paris : regards croisés sur les métropoles des années 1940 à la fin des années 1960 », 1^{er} et 2 décembre au Petit-Palais, Paris, 2015.
- [19] Vincent Fouchier, *op. cit.*
- [20] PADOG, *op. cit.*, p. 25.
- [21] SDAURP, *op. cit.*, p. 19.
- [22] Michel Carmona, « Le Grand Paris. L'évolution de l'idée d'aménagement de la région parisienne », thèse en Géographie, Université Paris-Sorbonne, 1979.
- [23] SDAURP, *op. cit.*, p. 13-14.
- [24] Rosemary Wakeman, *Imaginer la métropole l'avenir : le Schéma Directeur de 1965*. Colloque « Inventer le Grand Paris : regards croisés sur les métropoles des années 1940 à la fin des années 1960 », 1^{er} et 2 décembre 2015 au Petit-Palais, Paris.
- [25] Loïc Vadelorge, *op. cit.*, p. 371.
- [26] SDAURP, *op. cit.*, p. 64.
- [27] *Ibid.*, p. 26.
- [28] PADOG, *op. cit.*, p. 58.
- [29] SDAURP, *op. cit.*, p.157.
- [30] *Ibid.*, p. 159.
- [31] Anne Portnoï, « La tradition du *town design* et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises », thèse en architecture, Université Paris Est, 2017.
- [32] Kenny Cupers, *The Social Project: Housing Postwar France*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014.
- [33] SDAURP, *op. cit.*, p. 33-34.
- [34] Henri Raymond, Anita Samie, Hedwige Trouard Riolle, *L'usager et l'espace de la gare de banlieue*, Marnes-la-Coquette, LASSAU, Secrétariat d'État auprès du ministre de l'Équipement, 1976, p. 13, 34.

- [35] Voir notamment le chapitre IV : « Les relations », p. 54-67, dans le PADOG de 1960 ainsi que les parties consacrées aux « transports de personnes », p. 134-136 et 139-145, et aux « relations entre l'agglomération existante et ses futures extensions », p. 157 dans le SDAURIF de 1965.
- [36] Cette expression est apparue au milieu des années 1920 à la suite des succès électoraux du parti Communiste dans les communes de la première couronne. Voir Paul Vaillant-Couturier, « Paris encerclé par le prolétariat révolutionnaire ! », *L'Humanité*, 13 mai 1924.
- [37] Alain Faure, « Un faubourg, des banlieues, ou la déclinaison du rejet », *Genèses*, 2003, n° 51, vol. 2, p. 48-69, p. 64.
- [38] Emmanuel Bellanger, « La traversée historique du Grand Paris », *Mouvements*, 2013, n° 74, vol. 2, p. 58.
- [39] *Ibid.*, p. 57-58.
- [40] Bernard Valade, « Variations sur l'urbanisme d'état en région parisienne (1919-1969) », *L'année sociologique*, 2008, vol. 58, p. 134.
- [41] Le document du SDAURIF est par exemple consultable à la Bibliothèque nationale de France. Notice : <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb358739394> (<https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb358739394>) [consulté le 10.01.2020].
- [42] *Ibid.*, p. 5.
- [43] Compte tenu du ralentissement des migrations et de la baisse de la fécondité, l'hypothèse de population à horizon 2000 est réduite de 14 à 12 millions. SDAURIF, *op. cit.*, p. 1-20.
- [44] Cette réduction avait déjà fait l'objet d'une modification du SDAURP en 1969, pour « éviter les déséquilibres entre la région parisienne et la province », et « simplifier certaines prévisions d'infrastructures ferrées en utilisant mieux les réseaux existants. » Voir Claude Cottour, « L'Île-de-France du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1975 au Schéma de 1994 », dans Direction régionale de l'équipement Île-de-France (DREIF), *Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa Région*, Paris, 2008, p. 97-116. Les projets de villes nouvelles dans le secteur de Mantes-la-Jolie, de Versailles et dans la vallée de Montmorency ont ainsi été abandonnés.
- [45] Vincent Fouchier, *op. cit.*
- [46] SDAURIF, *op. cit.*, p. 84.
- [47] Xavier Desjardins, Nicolas Douay, Vincent Gagnière, « Évolution des schémas, permanence des tracés : la planification de la région parisienne au prisme des réseaux ferroviaires », *Géocarrefour*, 2012, vol. 87, n° 2, p. 209-224.
- [48] SDAURIF, *op. cit.*, p. 80.
- [49] Gabriel Dupuy, « Les interconnexions. Transport et société », *Transports*, septembre-octobre 1988, n° 331, p. 430.
- [50] SDAURIF, *op. cit.*, p. 48.
- [51] *Ibid.*, p. 81.
- [52] IAU, *Une histoire de planification*, 2014. Voir : <https://www.iau-idf.fr/planification/une-histoire-de-planifications.html> (<https://www.iau-idf.fr/planification/une-histoire-de-planifications.html>) [consulté le 04/01/2020].
- [53] Le document du SDRIF de 1994 est par exemple consultable à la Bibliothèque nationale de France. Notice : <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb405804739> (<https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb405804739>) [consulté le 10.01.2020].
- [54] Marie-Fleur Albecker, « Recycler les premières couronnes des villes globales : politiques d'aménagement urbain et restructurations des banlieues industrielles de Paris et New York », thèse en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2014, p. 75-76.
- [55] *Ibid.*, p. 76.
- [56] Martine Berger, « Au-delà des banlieues : trois décennies de périurbanisation pavillonnaire en Île-de-France », dans Florence Bourillon, Annie Fourcaut (sous la direction de), *Agrandir Paris : 1860-1970*, Paris, Publications de la Sorbonne/Comité d'histoire de la Ville de Paris, 2012, p. 375.
- [57] Annie Fourcaut, Emmanuel Bellanger, Mathieu Flonneau (sous la direction de), *Paris/Banlieues. Conflits et solidarités. Historiographie, anthologie, chronologie, 1788-2006*, Grâne, Créaphis, 2007, p. 35.
- [58] Voir notamment IAURIF, *Retrouver les joyaux de la couronne*, Paris, 1998, p. 32-37.
- [59] Depuis, notamment, la promulgation de la loi n° 76-394 du 6 mai 1976 portant création et organisation de la région d'Île-de-France.
- [60] SDRIF, *op. cit.*, p. 6.
- [61] Ce chiffre a été retenu lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire qui s'est tenu à Mende en juillet 1993.
- [62] SDRIF, *op. cit.*, p. 55-64.
- [63] *Ibid.*, p. 55.
- [64] SDRIF, *op. cit.*, p. 150.
- [65] Par la suite, on retrouve notamment ce principe dans la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouveau urbain (SRU) et, plus récemment, dans les contrats d'axe. Voir Cerema, *Articuler urbanisme et transport : Les contrats d'axe français à la lumière du Transit-Oriented Development*. CERTU, coll. Connaissances, 2015, 152 p.
- [66] Saskia Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, 1991.
- [67] Par exemple, dans le cadre de la mission 89 animée par Roland Castro, des architectes ont en particulier « dessiné en creux une banlieue oubliée, entre Paris et les fleurons du développement francilien concentrés en seconde couronne (Roissy, Saclay, villes nouvelles) ». Voir Frédéric Gilli, Jean-Marc Offner, *op. cit.*, p. 29.
- [68] SDRIF, *op. cit.*, p. 37-38.
- [69] *Ibid.*, p. 44-77.
- [70] Les différents fascicules du SDRIF de 2013 sont consultables sur le site de la région Île-de-France. URL : <https://espaceprojets.iledefrance.fr/jahia/Jahia/SDRIF/site/projets/cache/offonce;jsessionid=0F309AED7A38493EA0A58929372EAE> (<https://espaceprojets.iledefrance.fr/jahia/Jahia/SDRIF/site/projets/cache/offonce;jsessionid=0F309AED7A38493EA0A58929372EAE>) [consulté le 10.01.2020]
- [71] La loi n° 1995-115 du 2 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire donne en particulier compétence à la région pour réviser le SDRIF, en association avec l'État.
- [72] Frédéric Gilli, Jean-Marc Offner, *op. cit.*, p. 39.
- [73] Sur la cristallisation, au début des années 2010, des tensions politiques entre l'État et la région autour du futur métro régional et de la révision du SDRIF. Voir Élise Avide, « La fabrique des gares du « quotidien ». Imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris », thèse en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris Est, 2018, p. 131-135.

- [74] SDRIF, *op. cit.*, 2013, t. 1, p. 49.
- [75] *Ibid.*, t. 2, p. 8.
- [76] *Ibid.*, t. 5, p. 37.
- [77] Des objectifs similaires sont associés aux « quartiers de gare » dans la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, bien que la définition de ceux-ci diffère à la marge (« le territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare ». Stéphanie Jankel, Clément Mariotte, « Monographie du quartier de gare d'Arcueil-Cachan / Ligne 15 », *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris*, APUR, SGP, DRIEA, Paris, 2014, p. 6.
- [78] SDRIF, *op. cit.*, t. 3, p. 28.
- [79] Élise Avide, *op. cit.*, p. 222-227.
- [80] Antoine Guironnet, « Une financiarisation si discrète ? La circulation des standards de la filière d'investissement en immobilier tertiaire dans les politiques de développement urbain du Grand Lyon », *Métropoles*, 2016, n° 19, Voir : <http://journals.openedition.org/metropoles/5371> (<http://journals.openedition.org/metropoles/5371>) [consulté le 04.01.2020].
- [81] Voir par exemple Thomas Wielder, « Dans la France périurbaine, le « survote » pour le Front national exprime une colère sourde », *Le Monde*, 28 février 2012. Voir : https://www.lemonde.fr/election-presidentielle-2012/article/2012/02/28/dans-la-france-peri-urbaine-le-survote-pour-le-fn-exprime-une-colere-sourde_1649247_1471069.html
l
(.....:Downloads:%C3%89lise%20Avide,%20%C2%AB%20La%20fabrique%20des%20gares%20du%20E2%80%98quotidien%20E2%80%99.%20Imaginaires%20et%20fonction 227.) [consulté le 04.01.2020].
- [82] Comme le souligne Pierre Veltz, cette vision binaire est en particulier ravivée par la publication régulière de cartes électorales du Front national qui, bien que chargées de nombreux « pièges » tels que des « effets de lissage » et des « jeux de ratios relatifs et de masses absolues » présentent une opposition a priori objective entre le cœur des métropoles et leur périphérie suburbaine. Voir Pierre Veltz, « Fractures sociales, fractures territoriales », *Metis-Correspondances européennes du travail*, 2017 : <https://www.metiseurope.eu/2017/02/20/fractures-sociales-fractures-territoriales> (<https://www.metiseurope.eu/2017/02/20/fractures-sociales-fractures-territoriales>) [consulté le 04.01.2020].
- [83] Antoine Picon, *La Ville des réseaux : un imaginaire politique*, Paris, Manucius, 2014, p. 11.
- [84] Gabriel Dupuy, *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991.
- [85] Marion Tillous, « Réseaux et territoires vécus », dans Gilles Fumey, Jean Varlet, Pierre Zembri (sous la direction de), *Mobilités contemporaines : approches géoculturelles des transports*, Paris, Ellipses, 2009, p. 43-52.
- [86] Roelof Verhage, Aurélie Delage, « Gares périphériques et développement urbain dans l'agglomération lyonnaise », *Gares, pôles d'échanges et leurs quartiers*, POPSU 2 Lyon, 2013.

Figures et illustrations

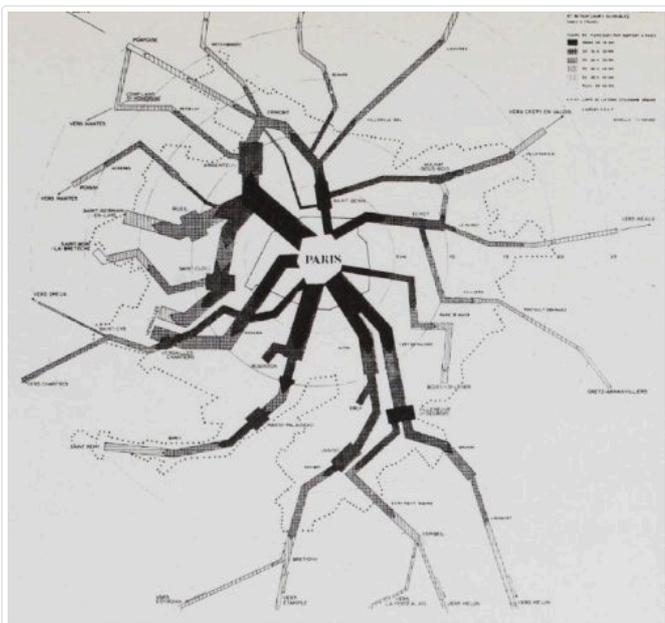


Figure 1 :

Desserte et liaisons ferrées. Extrait de PADOG, 1960, p. 58, URL : [Lien](#) [consulté le 10.01.2020]

« Cette représentation graphique des moyens de desserte ferrée de la banlieue traduit la fréquence des liaisons et les temps de transport entre les principaux points de l'agglomération et Paris (périmètre des gares), éléments qui ont tous deux une grande importance dans l'organisation de l'agglomération parisienne ».

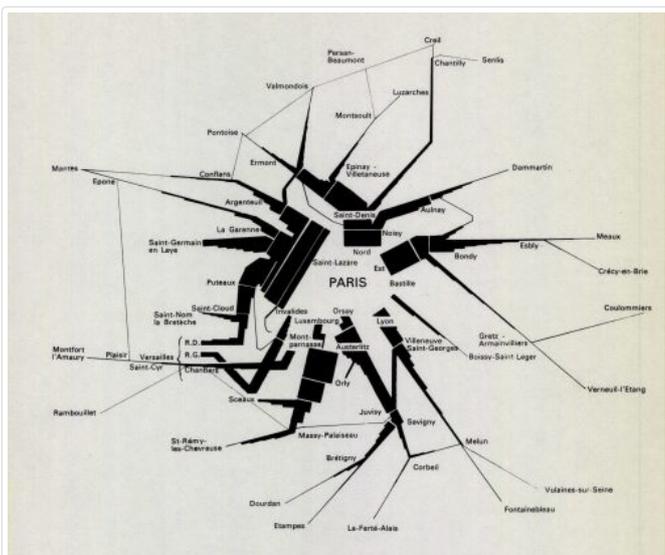


Figure 2 :

Réseau ferré dans la région urbaine de 14 millions d'habitants. Extrait de SDAURP, 1965, p. 186, URL : [Lien](#) [consulté le 10.01.2020]

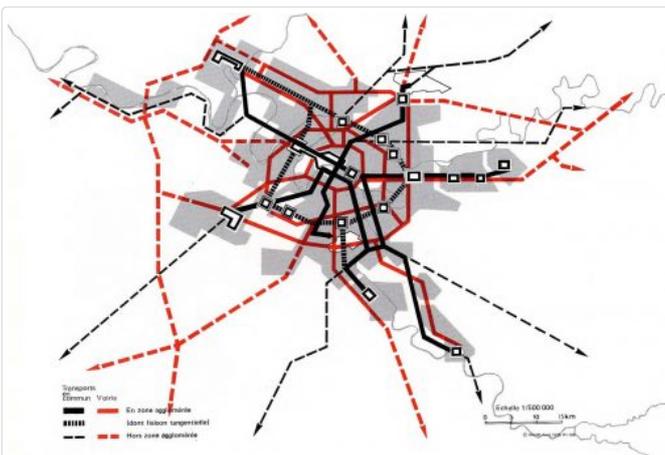


Figure 3 :

L'organisation des transports. Extrait de SDAURIF, 1976, p. 46, Bibliothèque Nationale de France. Notice : [Lien](#) [consulté le 10.01.2020].

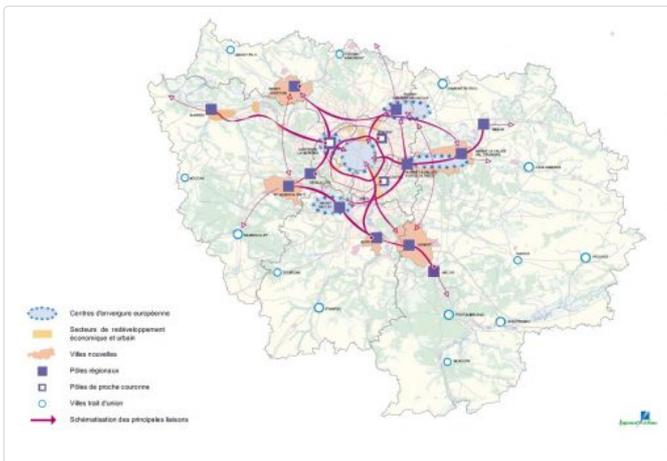


Figure 4:
Une région polycentrique. Extrait de SDRIF, 1994, p. 56, Bibliothèque nationale de France. Notice : [Lien](#) [consulté le 10.01.2020].

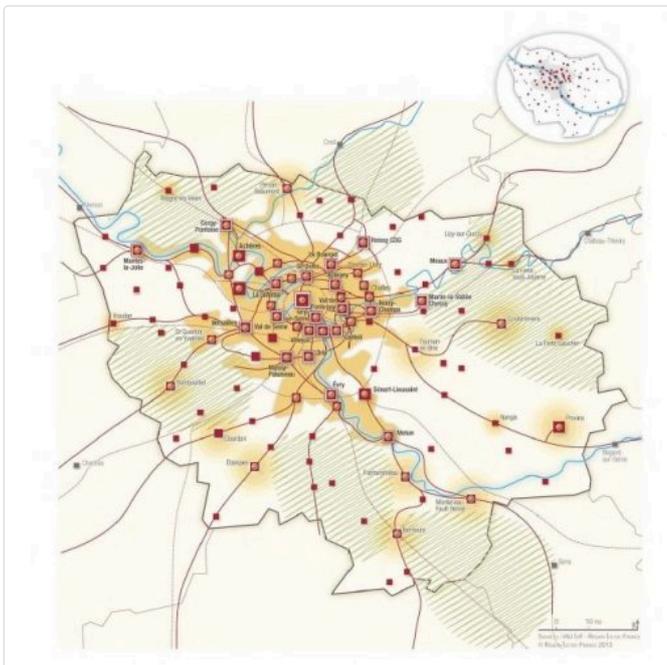


Figure 5:
Polariser-Équilibrer : une région diverse et attractive, Extrait de SDRIF, 2013, Fascicule 2 : *Défis, projet spatial régional et objectifs*, p. 61. URL : [Lien](#) [consulté le 10.01.2020]