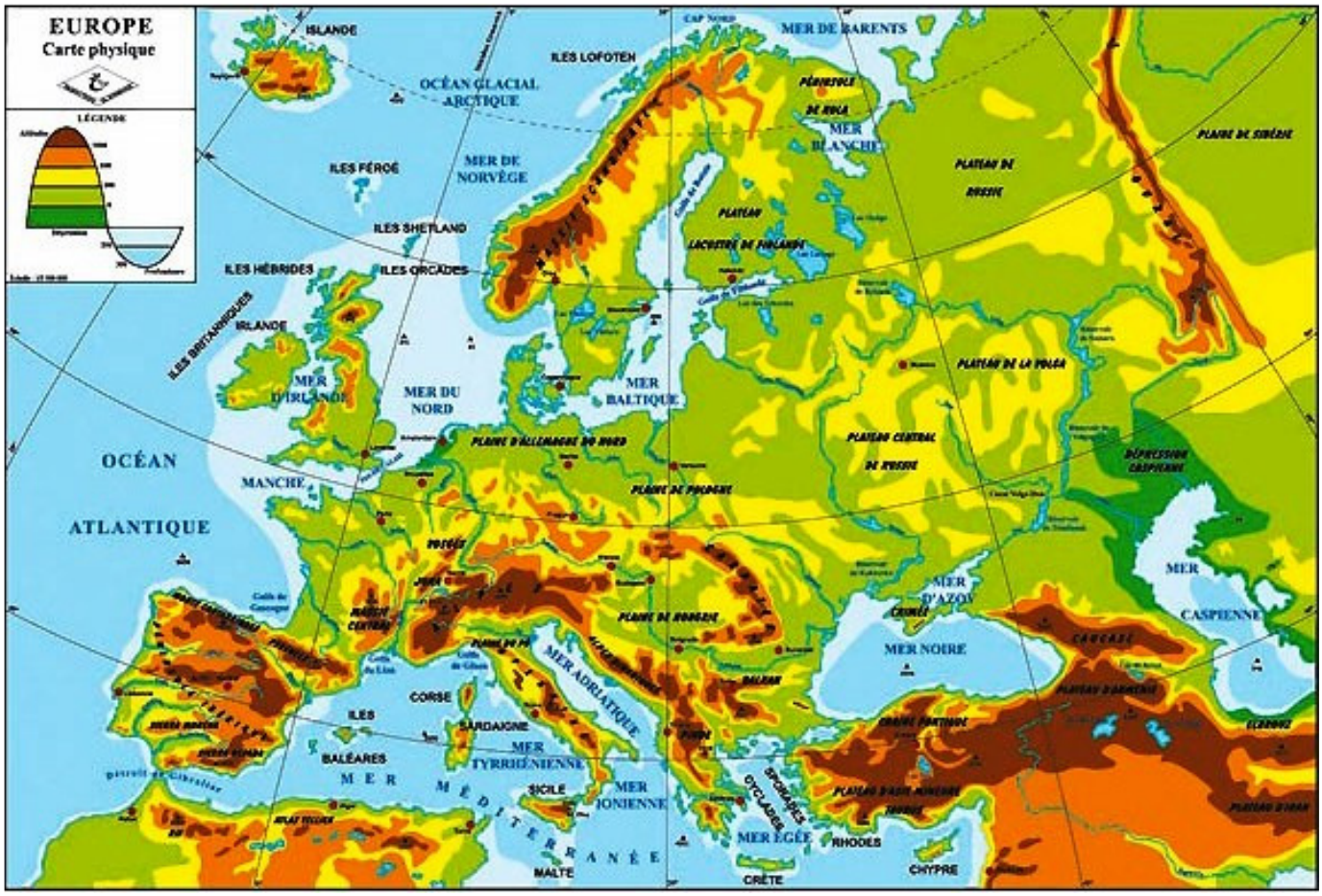
Laurence Kanouté

PARIS : CENTRE ET PERIPHERIE

Par Laurence Kanouté, professeur de Lettres-histoire au Lycée Fernand Léger (Ivry/Seine, France)

L'objectif de ce cours est de vous amener à réfléchir sur les caractéristiques d'une mégalopole en Europe, en l'occurrence Paris et la région francilienne. Cela sera aussi une occasion de vous faire voyager un peu dans notre région, à Paris même et aussi à Ivry, ville de notre lycée, frontalière de Paris.



Si Paris est la métropole-lumière que nous connaissons aujourd'hui, cela s'explique par des raisons d'ordre géographique et historique.

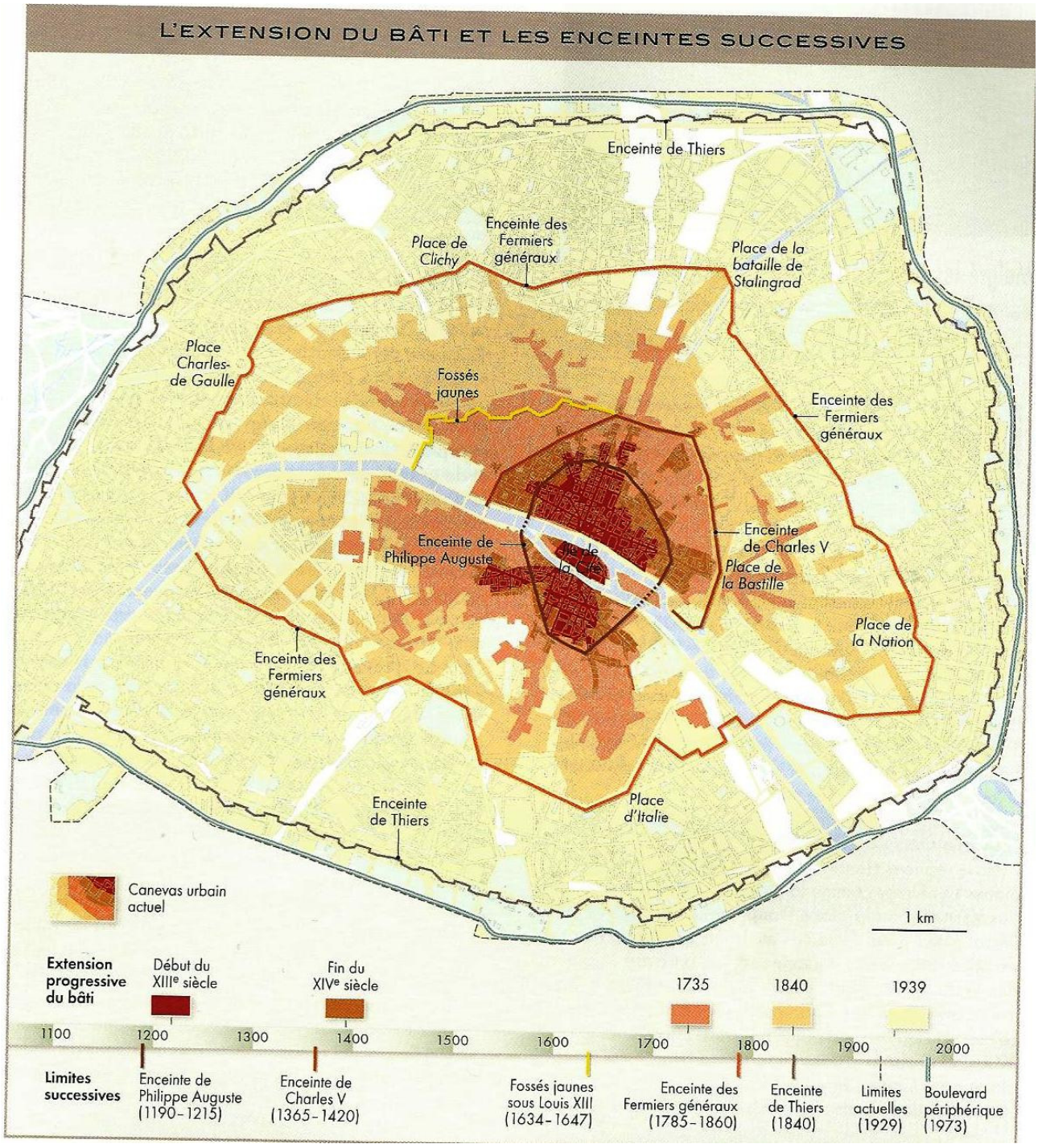
Sur le plan géographique, Paris est une ville-carrefour entre l'Europe du Nord et celle du Sud, liée par son fleuve, la Seine à la Manche (mer-frontière entre la France et la Grande-Bretagne) et à l'Océan Atlantique.

Paris a une très ancienne histoire. Elle doit son nom aux Parisii, peuple gaulois qui occupait la place sous l'antiquité avant la conquête par Jules César en 52 avant JC. Sous l'empire gallo-romain, il y a deux mille ans, c'est déjà une ville qui s'appelle Lutèce. Il reste encore à Paris de nos jours des vestiges romains. Clovis la fait capitale du royaume des Francs vers 506 après Jésus Christ.

Paris connaît des strates successives de construction, du temps des cathédrales, des équipements en pierre de l'âge classique, aux modernités de la révolution industrielle (la Tour Eiffel en est l'emblème) et des grandes opérations

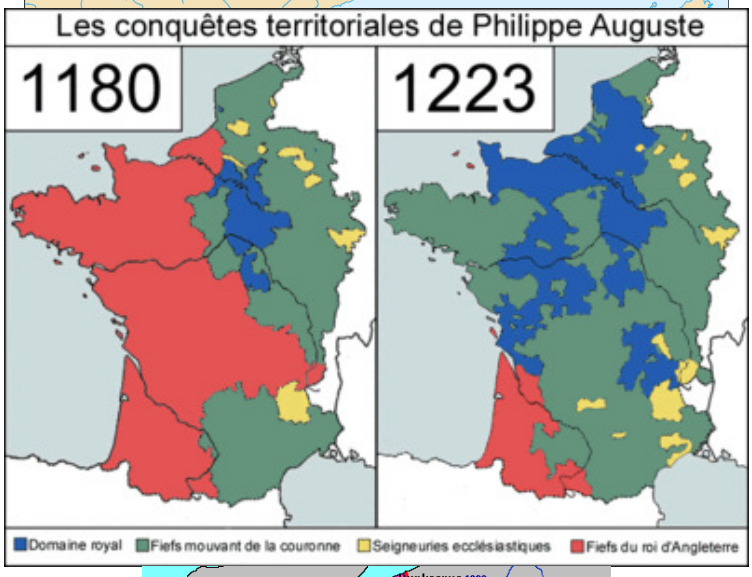
d'aménagement actuelles. Elle connaît un renouvellement constant, garant d'une continuité sans éclipse.

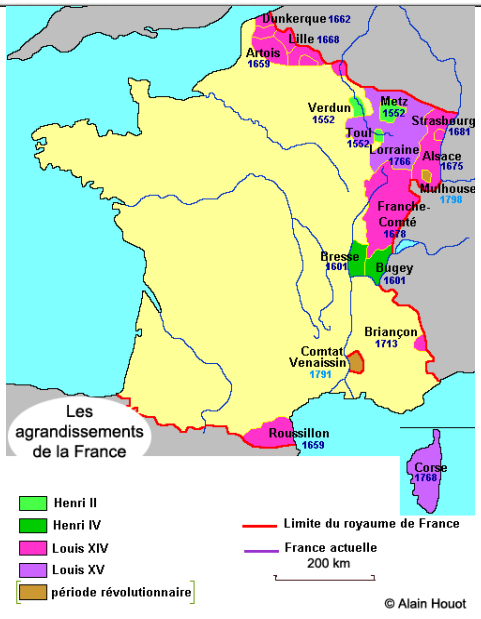
L'espace urbain s'élargit progressivement alors même que le pouvoir central augmente son pouvoir sur le territoire français.



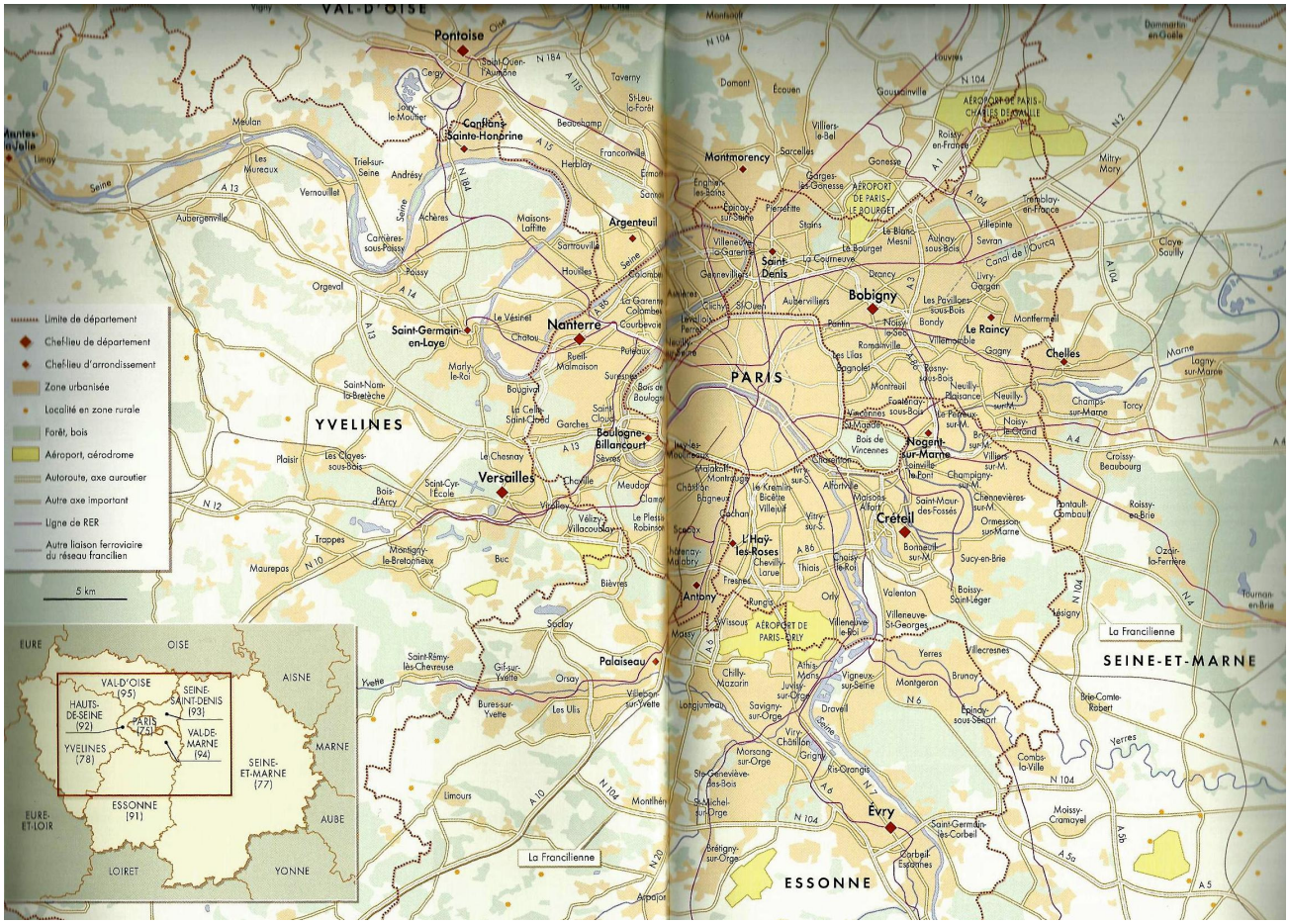
Laurence Kanouté

LES ELARGISSEMENTS SUCCESSIFS DU ROYAUME DE FRANCE





Aujourd'hui, à l'heure de la mondialisation, la métropole parisienne dépasse les frontières de la vieille ville de Paris, couvrant 8 départements, et compte plus de 11 millions d'habitants sur une superficie de plus de 11 000km^2 (Paris intra-muros n'abritant que 2 millions d'habitants pour 105km^2).



La ville de Paris s'est toujours revendiquée d'avant-garde et se donne aussi, depuis le Moyen Age, comme lieu privilégié des industries du luxe, de la mode et du savoir-vivre. Ville-lumière, c'est une ville enviée qui est toujours de nos jours la première destination touristique mondiale.

Mais elle est concurrencée aujourd'hui par toutes les mégalopoles du monde qui souhaitent avoir un rôle important, d'Europe en Amérique, du Moyen-Orient en Asie.

Hier ville-modèle, devient-elle une ville musée avec l'affaiblissement de la puissance européenne et française ? L'enjeu d'aujourd'hui se joue au-delà du boulevard périphérique et de la ville de Paris même, dans le développement de ses banlieues.

LA VILLE MONDIALE : *la seule métropole française*

Centralisation à la française et tradition jacobine

Paris a une place particulièrement importante dans l'organisation du territoire français à cause d'une idéologie et politique très française, la **centralisation**. Ce phénomène s'est développé sur les quatre derniers siècles. C'est un système d'organisation d'un pays dans lequel la totalité des tâches administratives est réunie sous la compétence des organes centraux de l'État. Celui-ci assure sa fonction par une structure administrative unifiée et hiérarchisée. Ce phénomène est assez typiquement français.

La centralisation à la française a ses origines dans l'idéologie des dirigeants qui ont construit la France depuis la Révolution française, et même peut-être avant : déjà Louis XIV renforce le pouvoir du roi et concentre l'ensemble des décisions politiques, économiques, religieuses et administratives au niveau de Versailles. C'est là que se tient le Conseil du Roi qui prend toutes les décisions.

Sous la Révolution française en 1793, le Parti des Jacobins défend la centralisation à l'extrême : il veut instaurer et défendre une République unifiée et indivisible en tant que modèle de Société et d'Etat (ex: Repousser les cultures régionales et les langues minoritaires au service de l'unification républicaine). Ainsi à l'époque en France il existe de nombreuses langues régionales parlées dans les campagnes. Ces langues se sont presque complètement perdues de nos jours, le français étant la seule langue officielle et parlée par tous sur le territoire.

Au début du XIXème siècle, l'Empereur Napoléon Ier va encore renforcer la centralisation qu'il voit comme un gage de l'efficacité de l'Etat.

Aujourd'hui, France est un état centralisé. Cela se traduit par l'importance toute particulière de Paris, seule métropole française, qui concentre de nombreux pouvoirs politiques, économiques et administratifs. Encore aujourd'hui nombre des universités et centres de recherche les plus prestigieux se situent à Paris.

La France est le seul pays d'Europe que l'on peut qualifier de macrocéphale. Paris en est la tête, les provinces en sont les membres. (Le Portugal est lui aussi centralisé pourtant il est bicéphale: Lisbonne et Porto) Malheureusement cela se fait au détriment des grandes villes ou régions avoisinant l'Ile de France. L'Ile de France fait partie des 42 régions les plus riches d'Europe. Mais c'est la seule de France ! Alors qu'a contrario, d'autres pays européens possèdent plusieurs régions riches. Ceci montre encore le côté centralisé de la France (Les richesses sont concentrées à Paris) : L'Ile-de-France est le cœur économique national: non seulement elle comprend la capitale de l'économie française, mais elle représente en tout près de 29% de son produit intérieur brut. Elle est donc hyper-productive comparée au reste du territoire, dont elle ne constitue que 2,2%. L'organisation du territoire français se fait autour de sa capitale économique et politique: Paris.

On emploie encore beaucoup de nos jours le terme d'Etat Jacobin pour décrire un état centralisé. En effet les idées de 1793 sont encore présentes dans l'esprit de

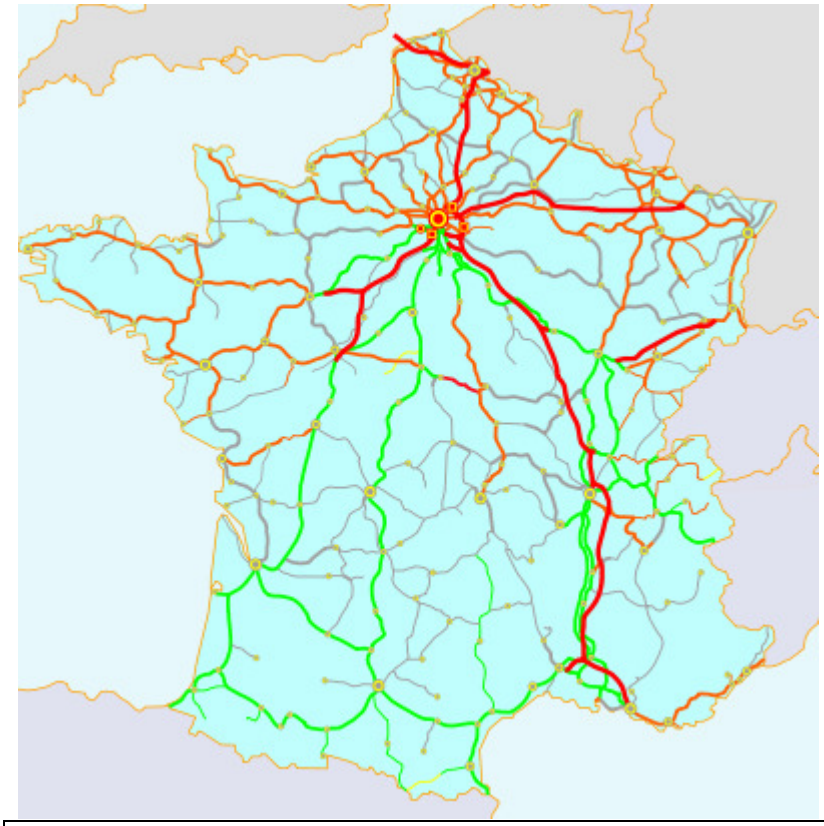
certains politiques qui veulent maintenir un état central en France. Cette centralisation est à son apogée sous de la 5ème République. Mais elle est soumise à de nombreuses critiques. En effet certains penseurs, géographes ou politiciens considèrent que le poids et l'autorité de Paris sont beaucoup trop importants et qu'ils nuisent au développement de "la province", c'est-à-dire de tout ce qui n'est pas Paris et sa métropole (on peut remarquer que dans un rayon de 200km autour de Paris, il n'y a pas de grande ville..). Ainsi on voit apparaître petit à petit des tentatives de décentralisation notamment à partir de la présidence de François Mitterrand (1981-1995) avec les lois Defferre en 1982. On essaye de donner plus d'autorité et d'autonomie aux collectivités locales. Malgré ceci, la France reste le pays le plus centralisé d'Europe.

Un carrefour de réseaux et d'infrastructures

Symbole de la puissance de la capitale, le réseau des transports français est organisé en étoile et centré sur Paris. Déjà sous l'Ancien Régime, les routes royales à la charge du gouverneur du roi organisaient la convergence du réseau routier vers Paris.

Le réseau autoroutier, construit à partir de la deuxième moitié du XXème siècle, est lui aussi centré sur Paris :

Il en est de même pour le réseau ferré, notamment pour le réseau des trains à grande vitesse qui permettent un accès facile à d'autres pays européens, Royaume-Uni, Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Suisse et Italie. (En rouge sur la carte)



Réseau ferroviaire français ouvert au transport de voyageurs.
* Trait fin : voie unique / Trait large : 2 voies ou plus
* **Rouge** : Lignes à grande vitesse, 25 kV 50 Hz
* **Orange** : Lignes classiques en 25 kV 50 Hz
* **Vert** : Lignes classiques en 1500 V continu
* **Jaune** : Lignes classiques en autres courants
* **Gris** : Lignes classiques non électrifiées

Paris est un *hub*, une plaque tournante des échanges et de la communication des biens et des personnes à l'échelle de la France, de l'Europe, mais aussi du monde. Aujourd'hui, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle se situe parmi les plus importantes plateformes aéroportuaires mondiales : première en Europe pour le trafic aérien devant Francfort et Heathrow, il se situe au premier rang européen et au septième rang mondial pour le transport en fret (marchandises).

Terminal 1 de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, vue du ciel

C'est le deuxième *hub* pour les voyageurs après Londres. Il tire partie de la correspondance assurée par le réseau des trains à grande vitesse (TGV) : 70% des 3,5 millions de voyageurs accueillis à la gare TGV Charles de Gaulle en 2008 étaient en correspondance TGV-avion.

Un pôle de commandement aux ambitions internationales

Avec un PIB de 460 milliards de dollars, Paris était en 2005 la cinquième ville la plus riche du monde derrière Tokyo, New York, Los Angeles et Chicago, talonnée par Londres, et la région Ile de France est devenue la première région d'Europe en terme d'implantation d'entreprises. Ce poids économique relativise dans une certaine mesure les discours sur le déclin français, mais il se nourrit aussi du déséquilibre qui existe entre la région parisienne et la province française, malgré la politique de décentralisation entreprise depuis 30 ans.

La ville a en effet mené une politique de déconcentration et de mise en réseau de la primauté parisienne, que ce soit à l'échelle régionale (création dans les années 1950 du quartier d'affaire de la Défense hors de Paris intra-muros notamment et création de cinq « villes nouvelles » dans les années 70 dans un rayon de 20 à 50 km autour de Paris) . Cette politique a aussi été mise en œuvre en province (délocalisation de grandes écoles et de centres de recherche dans des grandes villes de province).

Paris offre une plus grande diversité d'activité que son rival londonien. Alors que celui-ci est avant tout une plate-forme financière, Paris a gardé des activités industrielles – même si elles diminuent en volume – en plus des activités liées au luxe et du tourisme.

Paris n'offrait pas moins de 1 642 000 emplois en 2006, dont presque les trois-quarts dans les services, hors commerce. En plus des activités traditionnelles d'une ville (commerce, construction, services de proximité ou à la personne, et activités liées au tourisme), on trouve à Paris les activités caractéristiques des grandes métropoles : les services aux entreprises, les activités financières et les activités culturelles sont très dynamiques et fortement créatrices de valeur ajoutée. D'une manière générale, la ville de Paris concentre les emplois de cadres et professions supérieures hautement qualifiées A l'inverse, on observe un recul non de la part des emplois peu qualifiés (répondant aux besoins de l'économie locale et du tourisme), mais des professions intermédiaires.

En résumé, dans son ensemble, la région Ile de France concentre les activités à haute valeur ajoutée, les principaux centres de décisions, les administrations et sièges sociaux français. Mais une faiblesse de l'agglomération parisienne est qu'elle bénéficie de trop peu d'investissements étrangers. Comparée aux autres grandes métropoles mondiales, Paris et sa région ont du mal à atteindre le niveau d'internationalisation de Londres, San Francisco ou New York. Le volume des investissements pour créer et développer des entreprises est dix à quinze fois inférieur à ceux que l'on peut trouver dans ces villes. La croissance francilienne est moins forte que celle de Londres ou de Bruxelles, et se trouve confrontée à l'émergence des mégalopoles de pays comme la Chine, l'Inde ou le Brésil.

Face à cette situation, l'Etat a fait évoluer, depuis une dizaine d'années, sa politique d'aménagement du territoire qui consistait à favoriser la province afin de diminuer le déséquilibre traditionnel entre Paris et le reste de la France. On considère désormais que ce qui profite à Paris profite à l'ensemble du pays et que l'Ile de

France doit jouer un rôle de leader dans la dynamique économique française. En clair, on est revenu à l'ancien schéma centralisateur. L'Etat encourage donc le développement francilien en concentrant son aide sur 8 secteurs : l'optique et les systèmes complexes, l'industrie aéronautique et spatiale, les sciences de la vie, les transports, les éco-industries, les services à la personne, les services financiers, la création (métiers de la mode, de l'image, de l'art et de la culture), et le tourisme.
La Ville de Paris a lancé des politiques actives dans le domaine de l'innovation et du développement technologique. Il s'agit notamment de soutenir les PME innovantes dans les domaines de la technologie numérique, de santé et biotechnologie, mais aussi du design et de la création.

Une attractivité touristique et culturelle

Le tourisme est un secteur économique essentiel pour une métropole qui se veut capitale mondiale de la mode, du luxe et du bien-vivre. La France est le pays le plus visité au monde, et la plupart des touristes passent par Paris, première destination touristique au monde. Son rayonnement tient, outre à la présence de nombreux grands monuments, à la cohérence d'ensemble et à son ambiance. Les touristes peuvent pratiquer un tourisme culturel (au Musée du Louvre, au Musée d'Orsay ou à Notre-Dame par exemple), mais aussi profiter des boîtes de nuit et cabarets d'un Paris nocturne.

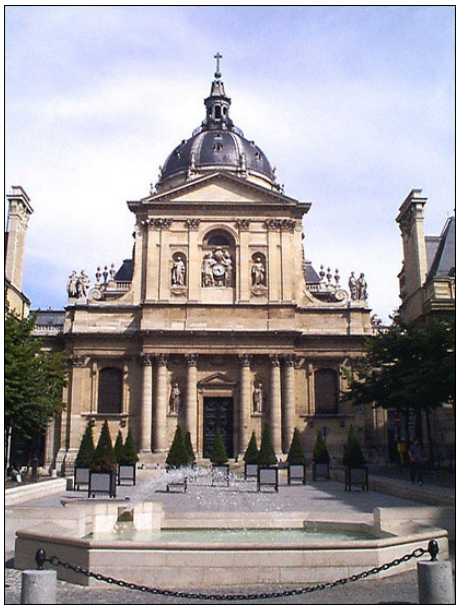
Cette activité touristique est une manne économique, qui représente 9% de l'emploi de la ville et 5% de l'emploi francilien avec des sites particulièrement attractifs comme le Château de Versailles, mais aussi Disneyland-Paris.
La capitale réunit la plupart des acteurs qui incarnent la culture française, que ce soit la gastronomie, la mode, la parfumerie, la joaillerie, ou la décoration intérieure.

La devanture de la première boutique du parfumeur Guerlain, avenue des Champs-Elysées (VIIIème arrondissement) emblème du luxe et du savoir-faire à la française.

La France est aussi le temple de la gastronomie. Ici la devanture du très cher et réputé restaurant Maxim's, toujours dans le VIIIème arrondissement.

On peut aussi citer Chanel, Dior, Hermès, Cardin, ou Gaultier, qui s'expatrient dans le monde entier. En cette période de crise, l'industrie du luxe est paradoxalement une de celles qui se portent le mieux : le groupe français LVMH - Louis Vuitton Moët Henessy (qui regroupe notamment les maisons de mode Dior et Céline, le parfumeur Guerlain, mais aussi les champagnes, Moët & Chandon ou Veuve-Clicquot, la joaillerie de Beers ou encore la distribution de luxe Samaritaine ou Le Bon Marché parmi d'autres marques…), LVMH donc est le leader mondial de l'industrie du luxe avec un chiffre d'affaires en hausse de 16% en 2011 s'élevant à plus de 23 milliards d'euros.

Le rayonnement culturel de Paris s'exprime aussi par son enseignement supérieur et ses sites de recherche. La ville bénéficie d'un système d'enseignement supérieur ancré dans l'histoire : le Quartier Latin, dans le Vème arrondissement, s'appelle ainsi car il regroupe les étudiants depuis le Moyen Age, à une époque où les études se faisaient en latin.

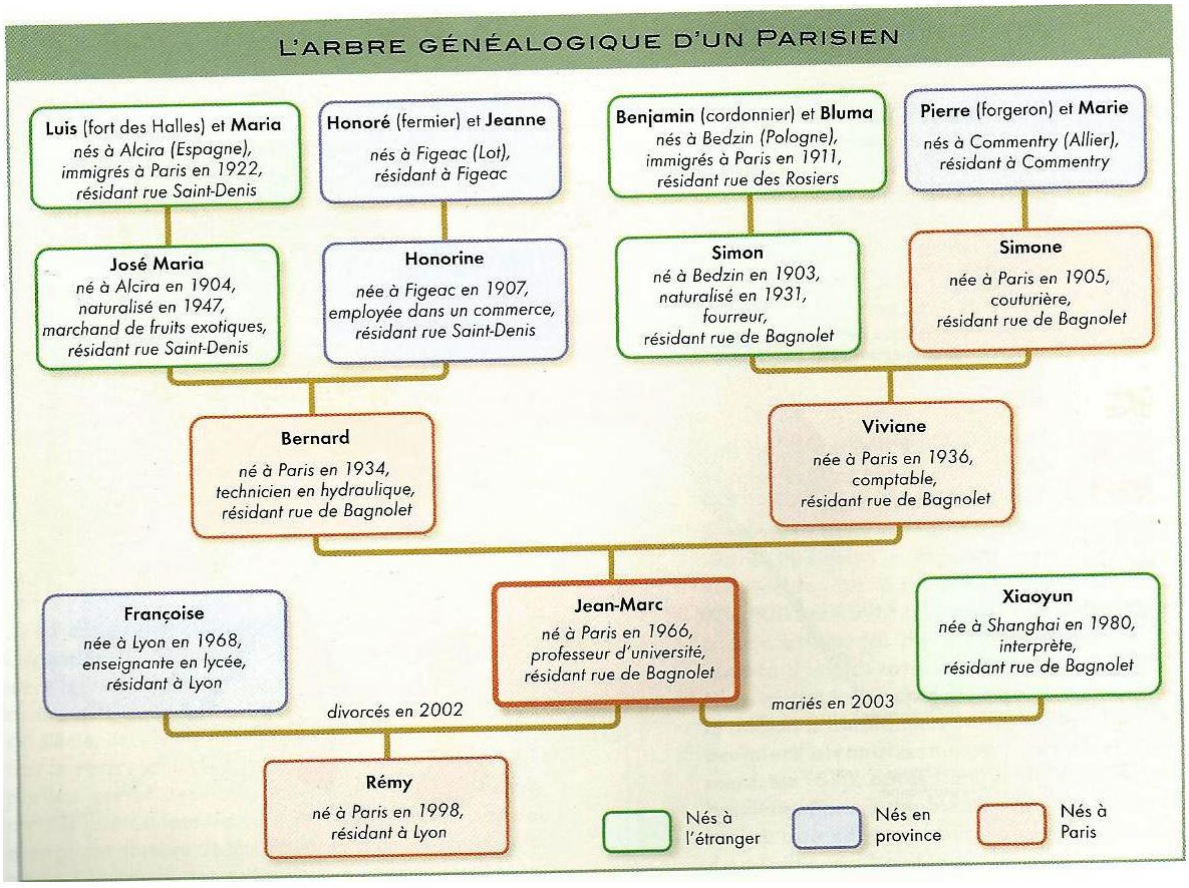

L'Université de la Sorbonne, au Quartier Latin tire son nom du théologien et chapelain de Saint Louis, du XIIIe siècle, Robert de Sorbon, le fondateur du collège de Sorbonne.

Paris bénéficie aussi du maintien d'un vaste monde francophone – même s'il régresse devant la généralisation de la langue anglaise et de la culture nord-américaine. C'est l'une des plus grandes métropoles universitaires dans le monde. Cette aura a été renforcée au XXème siècle par l'influence de grands mouvements de pensées comme les Annales en histoire, l'existentialisme en philosophie ou le structuralisme en sciences humaines (linguistique, anthropologie…).

Les Grandes Ecoles parisiennes (l'école d'ingénieurs Polytechnique, l'école Normale Supérieure, l'école des Hautes Etudes Commerciales HEC) possèdent un rayonnement international.

Les universités franciliennes accueillent aujourd'hui environ 360 000 étudiants, dont la moitié dans les seuls établissements parisiens.

Une population cosmopolite :



Paris est une ville de migration : elle a d'abord attiré les enfants de paysans des provinces françaises, lors des révolutions industrielles aux XIXème et XXème siècles, puis a été peuplée par toutes les vagues de migration qu'a connues la France, intra-européennes à la fin du XIXème et au début du XXème siècle puis extra-européennes après la Seconde Guerre mondiale.

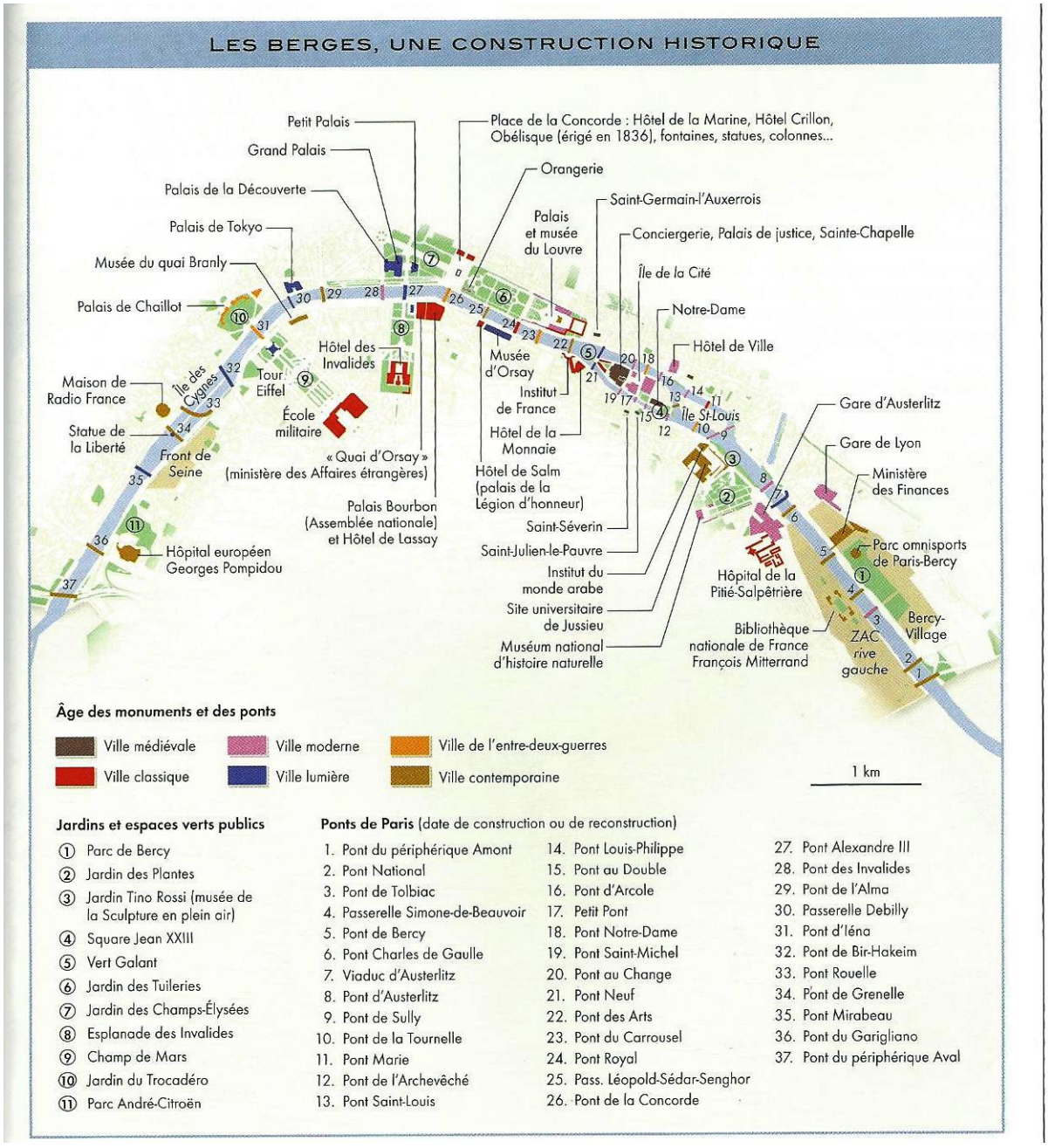
La population parisienne est donc métissée, comme on le voit sur cet arbre généalogique d'un parisien.

En observant bien ce document, on constate que cette famille a connu un embourgeoisement au fil des générations. Cela ne veut pas dire que tous les Français se sont embourgeoisés : mais la ville de Paris est aujourd'hui la 13ème ville la plus chère du monde. Sa population s'est donc embourgeoisée, ceux dont les moyens ne suivent pas étant contraints d'aller peupler les banlieues proches ou lointaines.

AU COEUR DE LA VILLE : *aux risques de la ville-musée ?*

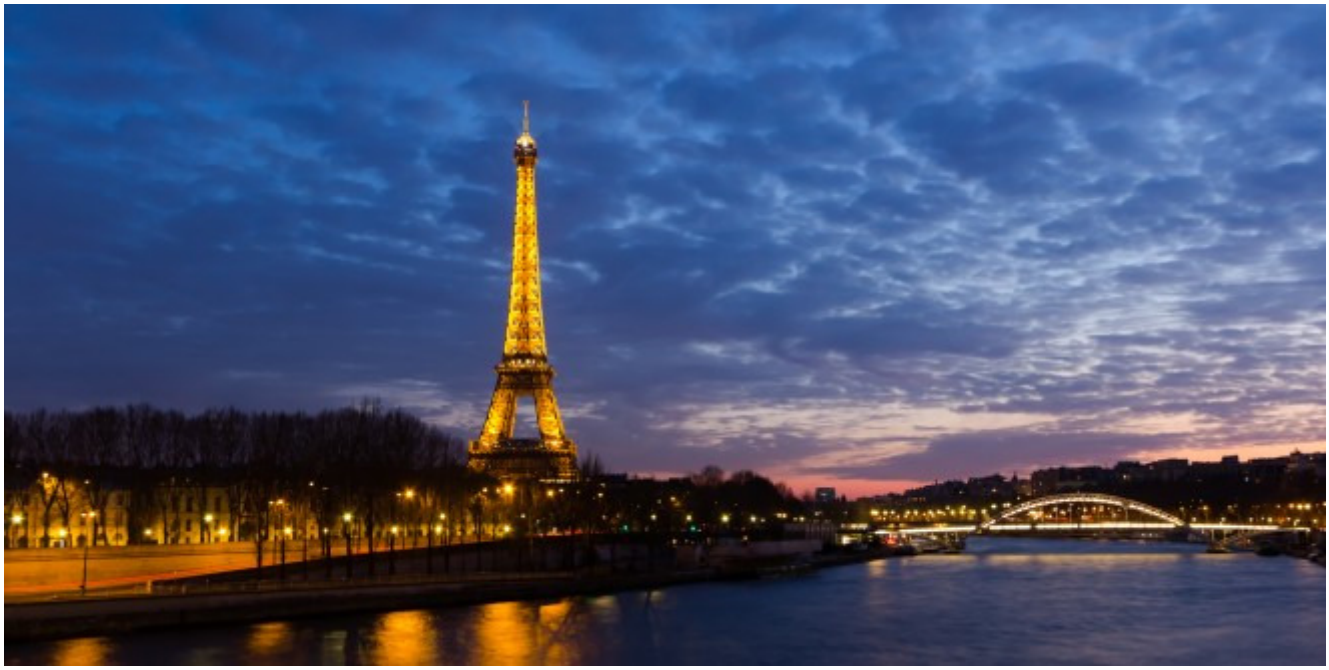
Paris-centre est donc de nos jours une ville magique et touristique, mais de moins en moins populaire. Le risque est qu'elle devienne une ville-musée.

L'axe de la Seine



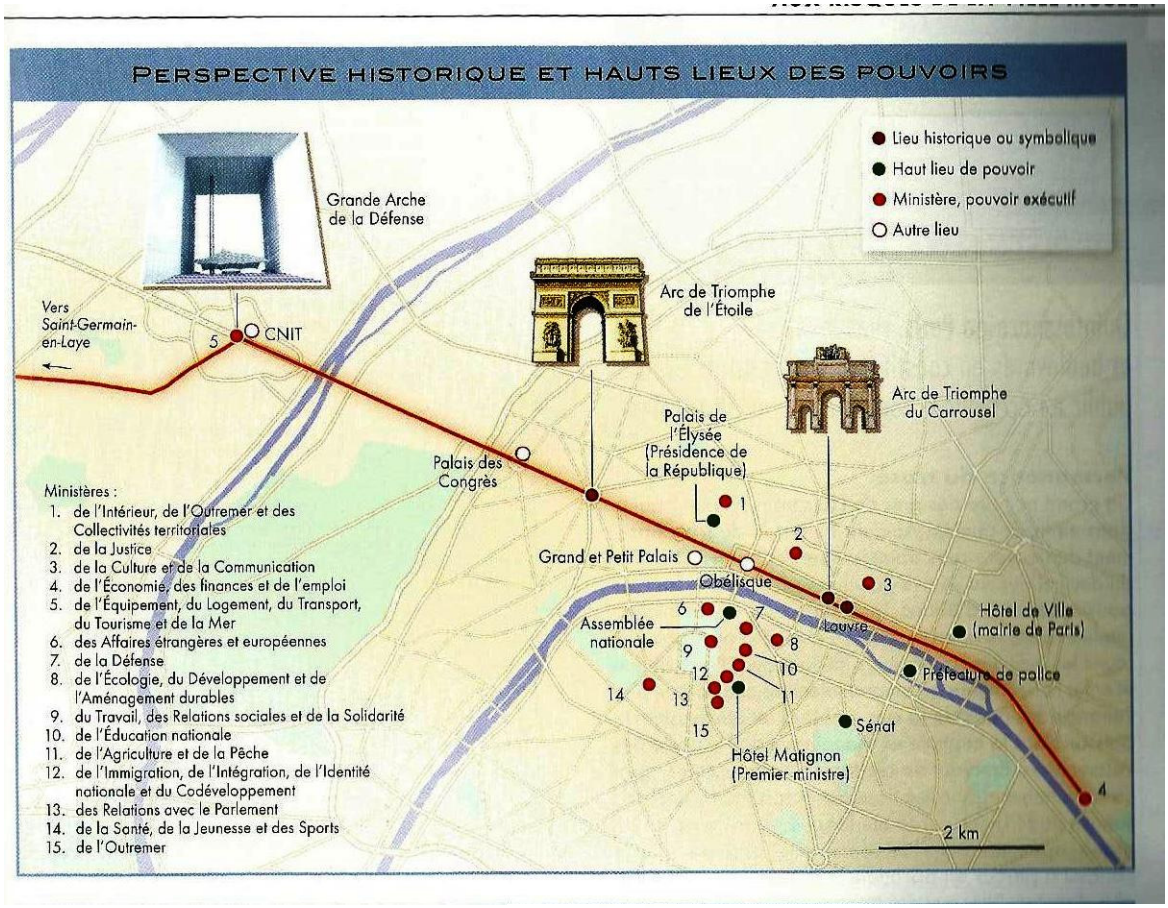
Paris est avant tout la ville d'un fleuve, la Seine. C'est grâce à cet axe de passage que la ville s'est développée. Encore aujourd'hui, la Seine a une position centrale dans Paris et on trouve sur ses berges les monuments les plus importants, du Musée du Louvre (ancien palais royal) à l'Hôtel de Ville en passant par l'Assemblée Nationale où se réunissent les députés, mais aussi Notre-Dame, la Tour Eiffel ou le Musée d'Orsay. Si en venant à Paris on fait une promenade en bateau-mouche, on verra l'essentiel de la ville.

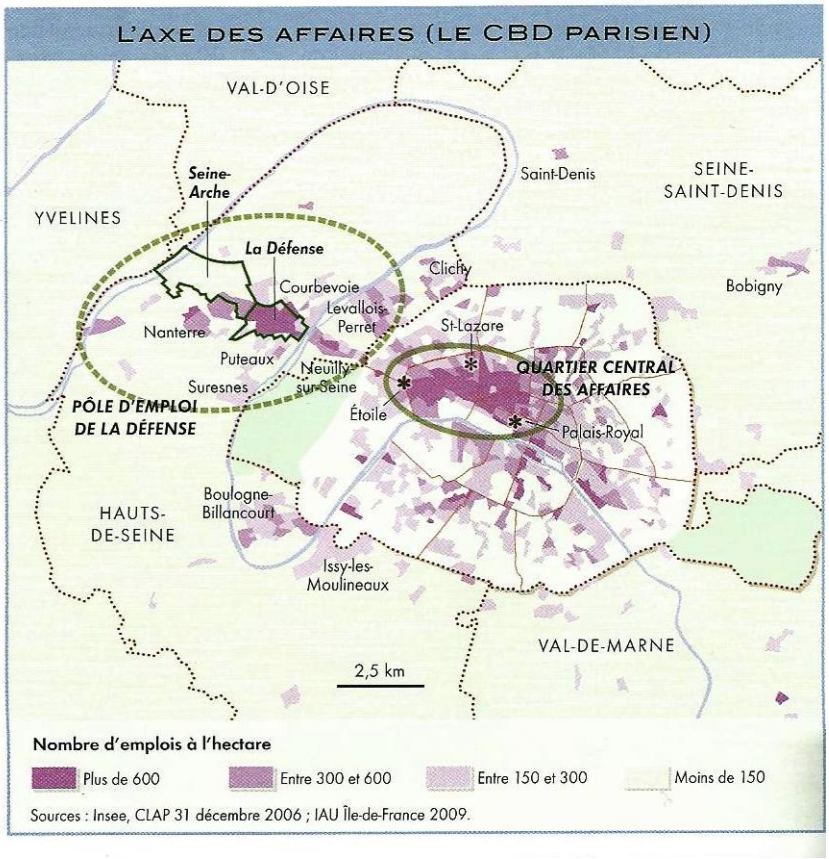
Au bout de l'Ile de la Cité, la cathédrale de Notre-Dame



A l'ouest de la ville, la Tour Eiffel, toujours éclairée la nuit.

Les quartiers du pouvoir économique et politique





CBD = Central Business District

Un autre axe important de Paris suit d'abord la Seine à l'est, avant de rejoindre la fameuse avenue des Champs-Elysées, de traverser le quartier du XVIème arrondissement (le plus cher de Paris) et de se prolonger dans le quartier des affaires de la Défense, hors de Paris. Cet axe concentre l'essentiel des pouvoirs politiques et économiques de la capitale (et donc de la France, et en partie de l'Europe), comme on peut le voir sur ces cartes (*commenter : situer le centre politique au sud de la Seine sur la carte 1, et le CBD, concentrant l'essentiel des emplois parisiens, sur la carte 2*).

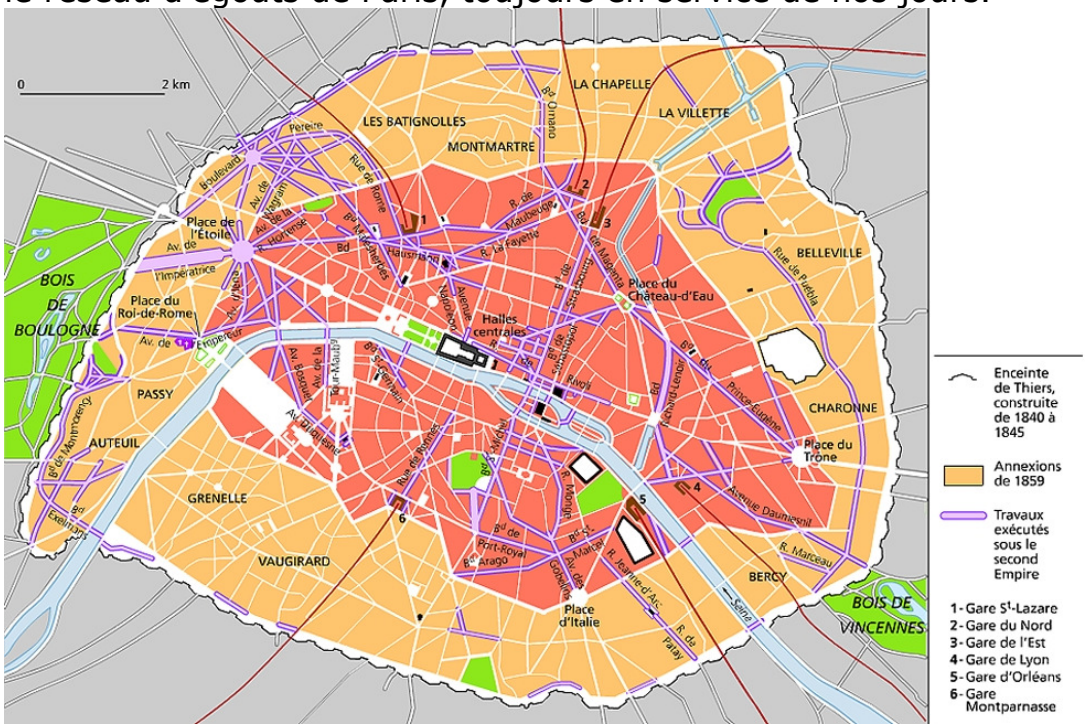
L'avenue des Champs Elysées et le quartier de la défense vus de l'arc de triomphe.

L'héritage haussmannien

C'est à la fin du XIXème siècle que la ville de Paris a pris son visage actuel, au prix de bouleversements considérables orchestrés par un homme, le Baron Haussmann.

Au milieu du XIXème siècle, Paris se présente à peu près sous le même aspect qu'au Moyen Âge: les rues y sont encore sombres, étroites et insalubres. Une population de plus en plus importante s'y entasse ce qui aggrave encore les problèmes. La circulation des voitures à cheval est très difficile, il n'y a pas d'égouts et les eaux sales stagnent dans les rues, favorisant les maladies. L'inspiration va venir de l'Angleterre : l'Empereur Napoléon III, neveu de Napoléon Ier qui a régné sur la France de 1848 à 1870 est très impressionné par ce qu'il voit lors d'un

voyage à Londres : il décide de s'en inspirer pour reconstruire Paris et charge le Baron Haussmann de cette tâche. Il perce de grands boulevards aérés qui traversent Paris. Il aménage de grands espaces verts. C'est aussi à lui que l'on doit le réseau d'égouts de Paris, toujours en service de nos jours.



Sur cette carte, on voit les banlieues annexées par Paris en 1859 (en orange clair) ainsi que les grands axes percés par Haussmann (en violet) et les grands espaces verts aménagés, notamment les bois de Boulogne et de Vincennes qui sont totalement artificiels.

Le Paris d'Haussmann a une architecture typique de notre capitale :

Ce sont des immeubles de cinq étages donnant sur des avenues dégagées. La construction de ce type d'immeuble a continué jusque dans les années 1920 et marque l'esthétique de Paris.

Paris-village : d'anciennes banlieues agglomérées à la ville, de plus en plus bourgeoises.

En périphérie du centre historique, et à l'intérieur d'une trame de grandes percées haussmanniennes, d'autant moins serrée qu'on s'en éloigne, subsistent encore la structure et certains vestiges des villages anciens issus des communes annexées en 1859. Ils confèrent une ambiance particulière et une identité forte à ces quartiers, d'autant plus forte qu'ils en ont souvent gardé le nom à l'exemple Montmartre, la Chapelle, la Villette, Belleville, Charonne, Vaugirard, Grenelle mais aussi Auteuil ou Passy. Ces communes n'étaient encore que des villages au XIXème siècle. Elles sont devenues ensuite des quartiers ouvriers populaires. De nos jours, ce sont des quartiers chers, recherchés notamment par les « bobos », les bourgeois bohêmes, pour ses endroits encore typiques où se sont développés les commerces de proximité, les cafés et les petits restaurants.

Cité de l'Ermitage à Ménilmontant dans le XXème arrondissement.

Quartier de la Butte aux Cailles dans le XIIIème arrondissement de Paris

C'est dans ces quartiers périphériques que subsistent les derniers quartiers pauvres de la capitale, comme par exemple à Barbès dans le XVIIIème arrondissement, mais ils sont de moins en moins nombreux.

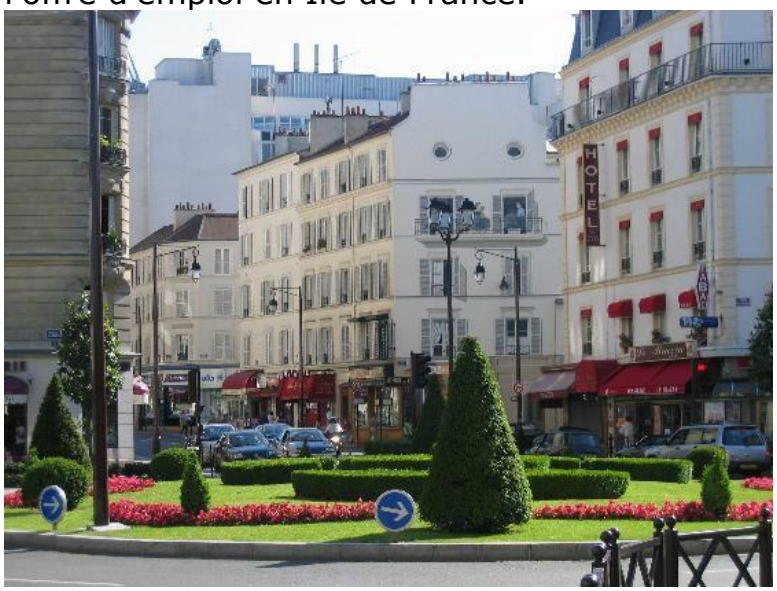
Quartier de Barbès dans le Nord de Paris (XVIIIème arrondissement)

LA MEGALOPOLE ET SA REGION : *à la recherche du grand Paris*

Les populations à revenu moyen ou faible ont largement déserté Paris pour aller peupler ses banlieues proches et lointaines.

Diversité des formes de logement dans l'agglomération parisienne

Il existe des banlieues fortunées, notamment à l'Ouest de la capitale, et d'autres qui, à l'image des quartiers périphériques de Paris, tendent à connaître une *gentrification*, c'est-à-dire un embourgeoisement : c'est le cas de nombre de villes de la petite couronne, frontalières de Paris, comme Montreuil, Montrouge, le Pré Saint Gervais, mais aussi dans une certaine mesure Ivry/Seine. Des banlieues plus lointaines peuvent permettre un certain confort de vie, offrant la possibilité de disposer d'un pavillon et d'un jardin pour un prix abordable tout en profitant de l'offre d'emploi en Ile de France.



Neuilly/Seine, banlieue traditionnellement bourgeoise, dont Sarkozy fut le maire pendant près de 20 ans.

A une quarantaine de kilomètres au sud de Paris, Sermaise, en Essonne, offre le confort de vie d'un petit village.

Laurence Kanouté

Ancienne usine, la Manufacture des Œillets, à Ivry/Seine, a été réaménagée, moitié en centre culturel, moitié en grands lofts, forme de logements très prisée par les bobos (bourgeois bohêmes).

A l'inverse, certaines villes sont de véritables ghettos de pauvreté marquées par les cités et l'enclavement (peu de transports, peu de commerçants, pas de vie culturelle). Ces cités peuvent être explosives. On les trouve notamment dans le département de Seine-Saint-Denis. L'enjeu d'aujourd'hui est d'intégrer ces zones dans la dynamique économique de la métropole parisienne.

Cité Paul Eluard à Bobigny (Seine Saint Denis, département au Nord de Paris)

L'aménagement du Grand Paris

Dans le même temps où la population de Paris augmentait à peine de 1870 à aujourd'hui, passant d'environ 2 à 2,2 millions d'habitants (atteignant toutefois presque 3 millions d'habitants dans les années 1920), celle de sa banlieue a été multipliée par 20, passant de 400 000 à 8 millions d'habitants. Or cette explosion s'est produite dans une armature urbaine (bourgs, routes) héritée en majeure partie du… XIVème siècle ! Face à l'ampleur sans précédent de l'expansion urbaine, il y a eu d'abord la submersion par une « marée pavillonnaire » des bois et des forêts puis des terres agricoles. Puis des initiatives ont été prises pour apporter une solution aux problèmes urgents dus à l'augmentation de la population : dès 1916, est créé l'office départemental des HBM (habitations à bon marché). Déjà dans ces années, le problème est envisagé à l'échelle de l'agglomération parisienne (Paris et sa banlieue) : la commission du Grand Paris est mise en place en 1911.

Ivry, la ville de notre lycée, porte la trace de ces différents types d'habitation. Située au sud-est de Paris, sur la Seine et sur une voie de chemin de fer (ligne Paris-Orléans), elle a tout pour devenir une cité industrielle et ouvrière. Dans les villes d'Europe, les quartiers populaires se trouvent à l'est car le vent, venant de l'Océan Atlantique, portait les fumées des usines vers l'est. Les quartiers et banlieues riches (comme le XVIème arrondissement dont nous avons parlé tout à l'heure) se trouvent à l'ouest, et ce n'est pas un hasard.

Pavillon en pierre meulière, du début du XXème siècle, à Ivry.

Une cité ouvrière à Ivry, la cité Robespierre (construction : 1936). Cette cité est aujourd'hui classée patrimoine historique et considérée comme un modèle de logement social.

Dans les années 1950 et 60, la région parisienne connaît à la fois les conséquences du baby-boom (explosion des naissances après la Seconde guerre mondiale) et du rapatriement des Français des colonies, notamment d'Algérie. Des bidonvilles poussent en banlieue parisienne. Il faut trouver des solutions. C'est la construction massive des cités. Ce type de logement en barres ou en tours était révolutionnaire à l'époque car il démocratisait le confort moderne : cuisine équipée, salle de bain et toilette dans l'appartement. Aujourd'hui, il est à l'origine d'énormes problèmes sociaux car il créé des ghettos de populations défavorisées et mal intégrées à la vie du pays. Si l'on indique sur son CV une adresse correspondant à telle ou telle cité réputée « dangereuse », il est très difficile de trouver un emploi. Des poches de désocialisation, de chômage, de coupure avec la nation et sa culture se sont ainsi créées, engendrant plusieurs émeutes urbaines notamment à Clichy Sous Bois en 2005. Les cités les plus difficiles (les quatre mille à la Courneuve, la Cité Balzac à Vitry/Seine et bien d'autres) sont considérées comme des zones de non droit où la police ne peut intervenir sans danger.

Le problème des banlieues est aujourd'hui au cœur des réflexions des géographes : il faut mener une réflexion pour repenser l'urbanisation de la région parisienne et casser les ghettos. Mais cette entreprise, pour vitale qu'elle soit, est un véritable casse-tête politique, surtout dans un contexte de crise.

Cité Gagarine à Ivry, construite au début des années 60 : véritable ghetto, il y a actuellement un projet de réhabilitation pour cette cité. Néanmoins, pour l'instant il n'aboutit pas, faute de financements.

Laurence Kanouté

Développer les transports en commun pour désenclaver les banlieues

Une condition pour intégrer les banlieues à la dynamique de Paris est le développement des transports.

A l'échelle de Paris et de sa région, les exigences d'approvisionnement, de déplacement et plus généralement de communication ont toujours été au cœur des préoccupations des gouvernants de la capitale. L'offre en transports publics est importante : le métro, inauguré en 1900, a longtemps pénalisé les relations entre Paris et ses couronnes actives ou résidentielles. On trouve aussi de nombreuses lignes de bus, qui desservent Paris-centre aussi bien que la banlieue. Mais les temps d'attente peuvent être assez importants, d'autant plus qu'on s'éloigne de Paris-centre. Le réseau de métro, souterrain sur les quatre-cinquième, dispose aujourd'hui de 300 stations distantes en moyenne de 500 m et dont les terminus se situent au-delà de Paris, en petite couronne. Par exemple, il y a deux stations de métro à Ivry qui est terminus de la ligne 7.

Il faut attendre 1983 et la mise en place du Réseau express régional (RER) pour qu'une interconnexion satisfaisante se réalise ponctuellement entre Paris et sa banlieue.

Le réseau de transport de la région parisienne s'enrichit actuellement de lignes de tramway faisant le tour de Paris et desservant certaines villes de banlieue.

Le tramway de cette photo a pour terminus la Porte d'Ivry

Pour ce qui est des voitures, les territoires de l'automobile n'ont cessé de s'étendre au profit de la circulation puis du stationnement depuis les années 1950. Il y a actuellement 4 millions de voitures en région parisienne ce qui pose des problèmes de circulation. Pourtant, les Parisiens sont les Français les moins motorisés : moins

de la moitié des ménages possèdent un véhicule et ce taux tend à diminuer. On préfère de plus en plus d'autres moyens de transports, d'autant plus si l'on habite Paris centre où la circulation et le stationnement sont très problématiques : transports en commun ou velib, vélos mis à disposition contre un abonnement modique.

On trouve des stations de velib dans la proche banlieue, il y en a une devant notre lycée.

Ivry, cité de la mixité, un modèle à suivre ?

Nous avons évoqué à diverses reprises la ville de notre lycée, Ivry/Seine. C'est un cas un peu particulier : ancienne ville ouvrière du sud-est parisien, frontalière de Paris, particulièrement bien desservie par les transports (métro, RER, tramway, bus) et compte de nombreux commerces et services de proximité. Cette ville connaît depuis des années une volonté politique pour privilégier les populations à faible revenu et l'accès à la culture.

Sa population est inhabituellement mixte socialement, allant de bourgeois-bohême fortunés à personnes en grande difficulté économique.

Des études ont montré que cette mixité est favorable à l'intégration des populations les plus précaires : l'avenir scolaire des enfants issus de famille en difficulté est meilleur dans les villes mixtes que dans les ghettos, et ce malgré le fait que les populations privilégiées scolarisent presque systématiquement leurs enfants dans le privé à partir du collège (l'école élémentaire gardant une certaine mixité).

Peut-être une ville du genre d'Ivry est-elle un modèle à suivre ?

QUEL AVENIR ? *Maintenir son rang*

En conclusion, le Paris aggloméré, qui déborde largement ses limites institutionnelles, présente sans contestation toutes les caractéristiques de la ville durable. Aujourd'hui, le défi posé aux élus et aux professionnels de l'aménagement ne se situe plus à l'échelle du pré carré parisien. Il s'agit d'inscrire la totalité de la région parisienne dans le flux des échanges de manière à l'impliquer concrètement

dans une communauté d'intérêts économiques et sociaux : le maillage régional des grands réseaux de transports en commun participe à cette ambition. Paris doit partager ses avantages avec les nombreuses collectivités territoriales qui ont concouru et concourent toujours plus à son développement. Il est également essentiel de favoriser les politiques permettant d'attirer les capitaux internationaux afin que Paris conserve son rang.

Pour en savoir plus :

Atlas de Paris, métamorphoses d'une ville intense, de Antoine Bres et Thierry Sanjuan, éditions Autrement, Paris, 2011.