

Institut Georges Pompidou
Édition : Émilie Robin

Discours de Georges Pompidou

Paris, l'automobile, les transports

À propos de ce document

L'Institut Georges Pompidou, association reconnue d'utilité publique, consacre ses efforts à la recherche sur l'activité de Georges Pompidou comme Premier ministre et comme Président de la République, par le biais de colloques, de publications et de documentation en ligne, dans le cadre d'un partenariat étroit avec les Archives nationales.

L'Institut a entamé la saisie systématique des discours de Georges Pompidou, dont il possède une collection presque complète (environ 1 mètre linéaire). Il s'agit de photocopies des originaux déposés aux Archives nationales, fonds présidentiel 5AG2, cartons 1086 à 1091. Certains textes peuvent se révéler incomplets ou partiellement lisibles.

Ces discours font l'objet d'un travail éditorial. Il s'agit d'une part de leur description par un jeu de mots-clés indexant les thèmes abordés. Il s'agit d'autre part d'une transcription à fins de consultation et de recherche : se reporter à nos originaux pour les éventuelles marques de correction ou encore pour la mise en page d'origine.

Contact :

Institut Georges Pompidou – 6 rue Beaubourg – 75004 Paris

recherche@georges-pompidou.org – <http://www.georges-pompidou.org>

Table des matières

<i>Discours à l'Assemblée nationale : la région parisienne (18 juin 1965)</i>	3
<i>Allocution prononcée à Villagexpo (30 septembre 1966)</i>	13
<i>Journée nationale d'études de la prévention routière (13 octobre 1966)</i>	17
<i>Interview à France-Soir sur la circulation à Paris (octobre 1966)</i>	23
<i>Discours prononcé à Savigny-les-Beaune (29 octobre 1970)</i>	29
<i>Interview sur la région parisienne (17 novembre 1971)</i>	33
<i>Discours au District de la région parisienne (18 novembre 1971)</i>	35
<i>Entretien avec un journaliste de l'ORTF au Mans (8 juin 1972)</i>	41
<i>Déclarations sur l'art et l'architecture - Le Monde (17 octobre 1972)</i>	42
<i>Interview de Georges Pompidou par Alain Fernbach (5 octobre 1973)</i>	54

Discours à l'Assemblée nationale : la région parisienne (18 juin 1965)

Mots-clés : Architecture – Aménagement du territoire – Amiens – Bobigny – Construction/immobilier – Créteil – Déconcentration/décentralisation – Démographie – Exode rural – Fos-sur-Mer – La Défense – Les Halles – Lyon – Maine-Montparnasse – Marseille – Métropoles d'équilibre – Nantes – Orléans – Paris – Région parisienne – Reims – RFA – Rouen – Royaume-Uni – Saint-Denis – Seine-et-Oise – Transports – Troyes – Urbanisme – Villes nouvelles – Villetaneuse

Réponse à trois questions orales posées par trois députés de la région parisienne, Roland Nungesser (UNR, maire de Nogent-sur-Marne, président du Conseil du district de Paris en 1963-1964), Raymond Barbet (PCF, maire de Nanterre) et Léon Feix (PCF, député d'Argenteuil) sur l'aménagement de la région parisienne. Paul Delouvrier est délégué général au District de la région parisienne.

M. le Président – L'ordre du jour appelle trois questions orales avec débat de MM. Nungesser, Raymond Barbet et Feix relatives à l'aménagement du District de Paris, qui ont été jointes par décision de la conférence des présidents.

AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE

M. le Président – M. Nungesser demande à M. le Premier ministre dans quel délai pourra être mis au point un nouveau plan d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, tenant compte des perspectives d'extension de cette région vers la fin du siècle. L'urgence d'un tel plan est soulignée par les difficultés qui résultent de la cristallisation actuelle de l'agglomération dans des limites trop étroites. Il est en effet paradoxal que les indispensables constructions nouvelles ne puissent être souvent autorisées que par des dérogations au plan en vigueur. Il est certain que l'élaboration d'un nouveau plan, qui serait une sorte de PADOG numéro 2, comportera des délais d'études et d'approbation relativement longs, et il importe qu'entre-temps soit mis au point, et publié, le schéma d'ensemble fixant les conditions de développement de la région de Paris. Un tel plan ferait mieux apparaître les conditions dans lesquelles il peut être remédié au sous-équipement de la région parisienne dans un grand nombre de domaines, et particulièrement dans celui des transports en commun. Il est du reste indispensable que ce schéma d'ensemble soit élaboré en même temps que le programme duodécennal d'équipement, que le délégué général du District envisage de mettre au point avant la fin de l'année en cours.

M. Raymond Barbet expose à M. le Premier ministre la situation déplorable dans laquelle se trouve la région parisienne en ce qui concerne son aménagement et le préjudice en résultant à la fois pour les collectivités locales, les organismes publics et la population. Cette situation risque d'être encore aggravée par la mise en place des nouveaux départements. L'activité du District de la région parisienne, qui devait se limiter à un rôle de coordination, est devenue celle d'un organisme de conception et d'exécution. C'est ainsi, entre autres, que, peu de temps après son approbation, se trouve remis en cause le plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne, dont la révision est entreprise par

le District. Les plans de détail communaux et intercommunaux en sont retardés dans leur approbation et leur exécution. Il lui demande quelles dispositions son Gouvernement envisage de prendre pour mettre fin à une telle situation.

M. Feix appelle l'attention de M. le Premier ministre sur les conséquences extrêmement graves que présente, pour les collectivités locales et la population de Seine-et-Oise, la mise en application autoritaire des plans d'aménagement, jusqu'ici occultes, établis par le District de la région parisienne. Il lui demande quelles mesures son Gouvernement envisage de prendre pour remédier à une situation et à des pratiques inadmissibles, mettant en cause le développement harmonieux de la région parisienne, et condamnées, sur la base d'informations partielles rendues publiques à ce jour, par l'immense majorité des élus et de la population de Seine-et-Oise.

[...]

Georges Pompidou – Mesdames, messieurs, voici près d'un an que M. Nungesser m'a posé une question sur le nouvel et indispensable plan d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. Les questions de MM. Barbet et Feix sont plus récentes mais elles se rattachent au même sujet.

Déjà à l'époque de la question de M. Nungesser le délégué général au District de la région de Paris avait soumis au Gouvernement un projet de schéma directeur qui, présenté au chef de l'État en juillet 1964, a fait l'objet depuis cette date de nombreux examens et mises au point en comités interministériels à l'hôtel Matignon comme en conseils restreints à l'Élysée et va, dans quelques jours, être exposé en détail devant le conseil d'administration du District.

Si j'ai tardé à répondre à la question de M. Nungesser, c'est parce que je désirais être en mesure de le faire complètement et après que le Gouvernement eût fait son choix entre les diverses solutions qui lui étaient proposées. C'est aussi parce que le problème de l'aménagement de Paris et de sa région ne peut être séparé de celui de l'aménagement du territoire national tout entier et que je désirais être en possession au moins des premières études approfondies sur le développement de l'urbanisation en France et particulièrement sur le développement des grandes métropoles régionales.

Si je le fais aujourd'hui, et si je le fais moi-même, c'est parce que la question posée est une des plus importantes qui soient puisqu'elle conditionne l'avenir même de la France et plus particulièrement le cadre de vie des Français de demain. Pour mesurer l'ampleur des problèmes et la nécessité de solutions nouvelles, il convient tout d'abord de se référer à des données démographiques. Je m'excuse d'une énumération de chiffres qui pourra peut-être paraître fastidieuse et qui recoupe d'ailleurs ceux qui ont déjà été cités à cette tribune, mais je crois qu'on ne peut pas comprendre le problème si l'on ne se met d'abord en tête un certain nombre de données auxquelles nous allons avoir à faire face.

La France, qui compte actuellement 49 millions d'habitants, en comptera plus de 60 millions en 1985 et sans doute plus de 75 millions à la fin du siècle ou au début du siècle prochain. Il y a lieu de se réjouir de ces perspectives qui seront loin d'épuiser la capacité de notre sol national, puisque, si la densité de la population était en France ce qu'elle est actuellement en Allemagne fédérale ou en Grande-Bretagne, la France compterait 125 millions d'habitants.

Or, on estime actuellement à environ onze millions et demi la population rurale. Je parle ici de la population proprement rurale, c'est-à-dire vivant de la terre, et non point de la population des communes de moins de 2 000 habitants, notion habituellement retenue par nos statistiques, mais qui est tout à fait impropre, puisqu'elle conduit à assimiler à la population rurale quelque cinq millions d'habitants qui, dès maintenant, font partie ou sont rattachés à des zones de peuplement industriel et urbain. Bien que notre politique soit de maintenir en France un certain nombre d'exploitations agricoles familiales de moyenne importance, il est certain que la nécessité de rendre ces exploitations rentables au sens économique du terme conduira à une concentration progressive, de telle sorte que la population rurale aura tendance à se stabiliser, voire à diminuer légèrement pour se fixer sans doute autour de dix millions à dix millions et demi d'habitants à la fin du siècle.

Une telle constatation permet de mieux comprendre les hypothèses qui ont été retenues à titre indicatif pour l'établissement du schéma directeur de la région parisienne et qui prévoient une population de l'ordre de onze millions et demi d'habitants en 1985 et de quatorze millions à la fin du siècle ou au début du siècle prochain. Ceci veut dire en effet que la population de la plus importante agglomération française augmentera dans les quatre prochaines décennies d'environ 60%. Comme la population urbaine de la France atteindra, dans le même délai, 65 millions d'habitants, il faut prévoir que les villes autres que Paris augmenteront globalement d'environ 80%, ce qui supposera que beaucoup d'entre elles doubleront ou même tripleront.

Ainsi, en prenant pour hypothèse de travail une agglomération parisienne d'environ 14 millions d'habitants au début du siècle prochain, le Gouvernement, non seulement n'entend pas pousser à l'accroissement de cette agglomération, mais au contraire réaffirme sa volonté de le freiner par une politique systématique de décentralisation industrielle et de déconcentration administrative.

En effet, pour nous tenir dans ces limites, il faudra que le mouvement de population de la province vers Paris soit non seulement ralenti, mais renversé, à partir de 1985, de sorte que le mouvement des Parisiens partant pour la province l'emporte à partir de cette date sur celui des provinciaux vers Paris, l'accroissement de la capitale n'étant dû ultérieurement qu'aux seules naissances, les arrivées d'étrangers et de provinciaux étant compensées par les départs de Parisiens vers la province.

Pour pouvoir tenir ce pari, il nous faudra donc favoriser le développement des villes de province et, en premier lieu, des grandes métropoles régionales. Après de longues études au sein de la commission nationale de l'aménagement du territoire comme des services de la Délégation, nous avons retenu huit métropoles : Lille-Roubaix-Tourcoing ; Nancy-Metz-Thionville ; Strasbourg ; Nantes-Saint-Nazaire ; Lyon-Saint-Étienne ; Aix-Marseille-Fos-sur-Mer ; Toulouse ; Bordeaux.

Un groupe de travail a été chargé à la Délégation à l'aménagement du territoire de définir les orientations générales préalables à l'établissement des schémas directeurs propres à chacune de ces métropoles, et les orientations pour la métropole lyonnaise ont déjà, vous l'avez peut-être lu, été adoptées au cours d'un récent comité interministériel. Les autres suivront. Les schémas directeurs seront, à partir de ces orientations générales, établis grâce à des agences d'urbanisme analogues à l'Institut d'urbanisme de la région parisienne et qu'il conviendra de créer.

Pour mesurer l'ampleur des tâches, je dirai simplement que la population de ces huit métropoles représentera sans doute aussi 14 millions d'habitants à la fin du siècle. À cette date, Marseille et Lyon compteront chacune entre 2 et 3 millions d'habitants ! Voilà qui justifie par exemple les 6 000 hectares de zones industrielles qui ont été acquises par le Gouvernement à Fos-sur-Mer, exemple entre beaucoup d'autres de la nécessité de prévoir et d'avoir une politique à long terme.

Qu'on ne croie pas néanmoins qu'une telle croissance doive se faire aux dépens des villes de moyenne importance. En dehors de l'agglomération parisienne et des métropoles régionales, il restera encore quelque 10 à 12 millions d'habitants supplémentaires qui viendront grossir la population urbaine des chefs-lieux de régions comme des villes de toute taille. Cela sera particulièrement vrai des villes de la ceinture extérieure du Bassin parisien : Orléans, Troyes, Reims, Amiens et Rouen qui devront doubler au moins en importance d'ici la fin du siècle si l'on veut maintenir la croissance naturelle de l'agglomération parisienne dans les limites indiquées.

Tous ces chiffres, vous le pensez bien, portent en eux les exigences qui s'imposent à nous : il faut accélérer l'industrialisation de la France et persuader les dirigeants de notre économie, chefs d'entreprises, financiers, que la seule croissance de la population française, le développement de l'urbanisme et les exigences d'un confort accru leur ouvrent des perspectives d'activité illimitées, exigent des investissements accrus et des entreprises à la taille d'un grand pays moderne.

Il faut accentuer notre effort de décentralisation industrielle sans pour cela, j'en suis d'accord, refuser la déconcentration d'industries de Paris vers les localités du District et du grand Paris.

André Fanton – Très bien !

Georges Pompidou – D'ailleurs, nous en donnons quelquefois l'exemple. Nous l'avons fait pour Citroën – on nous l'a reproché tout à l'heure – et nous l'avons fait pour la SNECMA et pour d'autres encore.

Il faut persuader les chefs d'entreprise que la sagesse leur commande de choisir, dès aujourd'hui, les implantations régionales où, sans parler des aides financières qui leur sont apportées, ils peuvent encore trouver des terrains à un prix raisonnable et une main-d'œuvre virtuelle abondante, et où ils trouveront demain des possibilités considérables d'écoulement sur place de leur production, en même temps que les communications téléphoniques, aériennes, routières, ferroviaires, voire révolutionnaires comme l'aérotrain ou le métro porté, annuleront les inconvénients, qu'ils peuvent ressentir encore, et qu'ils ont d'ailleurs tendance à exagérer, de l'éloignement de Paris.

Il faut enfin penser à l'avenir des villes des provinces-métropoles et chefs-lieux de régions en particulier, non plus à courte vue et comme une simple politique du logement, mais très largement, dans le cadre d'une politique globale d'urbanisme, éviter à ces grands ensembles urbains la croissance anarchique qu'ont connue Paris, Lyon ou Marseille et mettre à la disposition des habitants, non seulement des logements, mais les moyens de communications, les équipements sociaux, sportifs, hospitaliers, administratifs, les espaces verts que beaucoup aujourd'hui désirent et que demain tout le monde exigera.

L'effort de conception entrepris par la direction de l'urbanisme au ministère de la Construction comme par la Délégation à l'aménagement du territoire doit être accentué pour que, dans les deux ou trois années qui viennent, nous puissions dresser pour toutes les grandes villes de France un schéma directeur analogue à celui que nous avons pu mettre au point pour Paris et dont il faut maintenant que je parle puisque c'est l'objet précis de la question de M. Nungesser.

Un premier document relatif au développement de la région de Paris a, vous le savez, été adopté par décret du 6 août 1960 sous le nom de « plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne », le PADOG, disons-nous dans notre jargon. Mais très vite le périmètre d'urbanisation qu'il définissait s'est révélé trop étroit. Dans les quinze dernières années, on a construit dans la région parisienne 750 000 logements, représentant une population de 2 500 000 habitants logés ou relogés dans des immeubles neufs. À l'heure actuelle, la cadence annuelle est de 100 000 logements, ce qui représente l'équivalent d'une ville comme Nantes, et – je vous prie de le noter, mesdames, messieurs – le double de la cadence moyenne des quinze dernières années. Un tel résultat ne justifie donc peut-être dans [sic] les critiques formulées tout à l'heure par certains orateurs contre la politique du logement dans la région parisienne.

Si l'on tient compte de l'accroissement de population et des exigences nées de l'accroissement du pouvoir d'achat individuel qui, pensons-nous, sera multiplié par 3,5 d'ici la fin du siècle, si l'on songe par exemple que la région de Paris compte actuellement 1 800 000 véhicules automobiles et qu'il y en aura sans doute plus de 5 millions à la fin du siècle, on imagine sans peine qu'il faille réviser nos conceptions et réévaluer les surfaces indispensables à une urbanisation convenable.

Au total, il apparaît que, par rapport à la situation actuelle, d'ici à la fin du siècle et par l'effet cumulatif de la démographie et des exigences d'un confort accru, les industries requerront des surfaces multipliées par deux, les bureaux des surfaces multipliées par trois, les logements et l'urbanisme général des surfaces multipliées par quatre. Voici donc ce qui fait éclater les limites du PADOG de 1960, comme le démontre le fait que depuis sa parution, des dérogations aux règles de l'urbanisme ont concerné, en cinq ans, plus de 80 000 permis de construire. Or, l'expansion indispensable au-delà des limites du PADOG actuel n'est nullement entravée par la géographie. On oublie trop que la région de Paris, mise à part l'agglomération capitale, est encore composée de 90% de terres rurales, dont la densité ne dépasse pas cinquante à soixante habitants au kilomètre carré.

La première caractéristique du schéma directeur est donc de prévoir un éclatement ordonné des limites actuelles de la région parisienne, afin de ne pas les voir céder dans l'anarchie au gré des dérogations. À cette fin, tenant compte de toutes les données possibles et de la nécessité de parer à l'imprévisible, il prévoit de faire passer progressivement la surface urbanisée de la région parisienne de 1 200 à 2 200 kilomètres carrés. Ces nouvelles dimensions étant fixées, le Gouvernement avait le choix entre le « laisser faire » et la volonté d'organiser. Il a choisi une politique d'aménagement de la région de Paris, comme il a choisi une politique d'aménagement du territoire.

Car laisser faire, ce serait voir l'agglomération s'avancer en tache d'huile, comme on dit, grignotant les derniers vestiges de verdure, les dernières réserves d'air qui subsistent, et faisant de cette vaste agglomération se développant concentriquement un monstre urbain où les communications entre le centre et la périphérie deviennent impossibles, condamnant

leurs habitants, et particulièrement les travailleurs, à une existence infernale puisque les seuls transports entre le domicile et le lieu de l'emploi demanderaient deux, trois et parfois quatre heures par jour.

Après un examen minutieux des solutions possibles, le Gouvernement a opté pour le choix d'axes préférentiels d'aménagement se développant en suivant des lignes de progression parallèles aux axes de la vallée de la Seine et de la Marne. Cette solution a l'avantage d'épargner l'essentiel de ce qui fait la richesse des parties agricoles du Bassin parisien, franges de la Beauce et de la Brie, espaces verts et forêts encore intacts. La future surface urbanisée du District laissera intacts plus de 80% des terres rurales de la région parisienne.

Mais le choix d'axes préférentiels de développement n'implique nullement que sera poursuivie sous sa forme traditionnelle, c'est-à-dire sans solution de continuité, l'extension qui a vu peu à peu Paris grossir sur lui-même. Autant que la croissance actuelle en tache d'huile de l'ensemble, le schéma directeur rejette la croissance indéfinie puis la fusion de banlieues sans structuration, sans équipements suffisants et quelquefois sans âme. Il entend faire porter l'action à la fois sur les structures anciennes et sur la création de structures nouvelles.

En ce qui concerne les structures anciennes de Paris et de sa banlieue, d'énormes efforts de rénovation sont à faire sur une superficie qui représente au moins le tiers de la surface agglomérée actuelle. Cette action très longue et très coûteuse est déjà entamée dans Paris intra-muros avec l'opération Maine-Montparnasse. Qu'il me soit permis à ce propos d'indiquer à M. Nungesser que je ne partage nullement ses préventions contre la perspective de Maine-Montparnasse et notamment contre la tour de cet ensemble.

André Fanton – Très bien !

Georges Pompidou – Il n'y a pas de contradiction entre une tour moderne et une tour de cathédrale ; la contradiction naît seulement de la coexistence de la beauté et la laideur. C'est une affaire d'architecture et le seul problème est de savoir si l'architecture française du XX^e siècle est capable de construire des ensembles qui soient dignes de ce qu'elle a fait pendant dix siècles. Si elle en était incapable, ce serait très grave, mais si elle en est capable, ce sera fort bien.

On a beaucoup protesté, à une certaine époque, contre la tour Eiffel et de nombreux autres monuments. Aujourd'hui encore on voit se créer des comités de défense de la gare de Lyon ou de la gare d'Orsay, alors que pendant des années certains les avaient considérées comme des modèles d'horreur. Il y a une catégorie d'esprits pour qui tout ce qui est vieux est beau et tout ce qui est nouveau est laid. Je ne crois pas que ce soit la voie de l'avenir. Je ne crois d'ailleurs pas que ce soit votre pensée, monsieur Nungesser. (*Applaudissements sur les bancs de l'UNR-UDT.*)

Cette action de rénovation est déjà entamée également avec les reconstructions entreprises dans divers îlots de rénovation, et s'y poursuivra avec le réaménagement de la partie centrale de la rive droite autour du quartier des Halles, opération difficile mais qu'il faudra réaliser. Elle est également en cours à la périphérie de la capitale, dans un effort de restructuration de banlieues anciennes en « centres-villes » rénovés. Le premier exemple est

constitué par l'aménagement en cours de la zone de la Défense dans la région de Puteaux et de Nanterre, chère à M. Barbet. Dans des styles divers suivront d'autres opérations telles que la restructuration de la région de Saint-Denis, avec la construction de la nouvelle préfecture de Bobigny – vous voyez que vous êtes comblés, messieurs les députés communistes – et de la faculté de Villeteuse, ou l'aménagement en centre-ville de Créteil.

Mais parallèlement à la rénovation des structures anciennes, il est indispensable, pour faire face aux besoins des trente-cinq prochaines années, de créer de nouvelles structures d'accueil sous forme de « villes nouvelles ». Un projet de loi est en préparation et sera déposé sur le bureau de l'Assemblée au début de la session prochaine pour permettre ces créations. À ce sujet, je voudrais dissiper une équivoque. Il ne s'agit pas de créer des villes nouvelles pour aspirer la population qui devrait aller normalement vers les villes du Bassin parisien comme Orléans, Rouen, Amiens ou Reims. Au contraire, je le rappelais tout à l'heure, pour maintenir la croissance de Paris dans les limites fixées, il est nécessaire que ces villes se développent à une cadence accélérée qui leur permette au moins de doubler, sinon de tripler, dans les trente-cinq années à venir.

Notre but est simplement d'ordonner la construction des logements dans la région parisienne urbanisée autour de centres, de « cœurs de ville » comme on dit maintenant, au lieu de les laisser se répandre un peu partout dans les espaces libres comme on l'a fait depuis cent ans. Nous avons pour cela le choix entre trois orientations.

La première eût consisté à se résigner à la croissance en tache d'huile.

La deuxième eût été de disposer les villes nouvelles en couronne à quelques dizaines de kilomètres de l'agglomération actuelle. Mais sur ce point précisément l'expérience de la ville de Londres nous a prouvé qu'en pareil cas la croissance de ces villes se fait vers le centre et non vers l'extérieur et qu'elle tend à rejoindre l'agglomération capitale. On en revient alors aux inconvénients précédents de la croissance anarchique en tache d'huile.

Au surplus, je le rappelle, cette « couronne de villes » du Bassin parisien existe, composée de villes anciennes et dynamiques qui demain, grâce à des moyens de communication nouveaux, seront peut-être à moins d'une demi-heure de la capitale, et qui doivent constituer à la fois une barrière solide contre le déversement de la province sur Paris et les compléments indispensables de l'agglomération parisienne elle-même. C'est pourquoi nous avons choisi une troisième formule répartissant huit ensembles urbains, selon des axes naturels, cinq le long de la vallée de la Seine, en aval de Paris, trois suivant les axes de la Marne et de la Seine, en amont de Paris. Ces zones où sont, d'ores et déjà implantés de façon diffuse quelque 500 000 habitants, devront en accueillir environ un million d'ici à 1985.

Toutes ces cités devront être suffisamment séparées les unes des autres par des zones rurales ou des espaces verts, pour conserver une autonomie de vie et de développement qui supposerait, bien entendu, une importante création d'emplois sur place. Il ne s'agit pas de créer des cités-dortoirs et, à ce sujet, je dirai à M. Feix que j'ai eu en effet le privilège de prendre contact avec de nombreux maires de Seine-et-Oise, puisque quelque 500 se trouvaient réunis à la préfecture de Versailles autour du président de la République. Je regrette d'ailleurs que M. Feix et ses amis n'aient pas répondu à l'invitation qui leur avait été adressée ; cela leur eût permis de formuler eux-mêmes leurs revendications et peut-être de porter une appréciation plus nuancée sur le climat qui a présidé à cet échange de vues et qui n'était nullement celui que M. Feix a dépeint. (*Applaudissements sur les bancs de l'UNR-UDT.*)

Léon Feix – Les députés qui se trouvaient à Versailles n'applaudissent pas très fortement parce qu'ils savent très bien ce qui s'y est passé.

Georges Pompidou – Ils auraient du mal à applaudir très fortement : ils ne sont pas très nombreux ! (*Sourires.*) J'ai noté, en effet, que le cauchemar de la plupart des maires de Seine-et-Oise est d'administrer une cité-dortoir, c'est-à-dire une de ces cités qui se vident le matin et ne retrouvent leurs habitants que le soir. Par ailleurs, une très forte structuration en voies autoroutières, en moyens de transport en commun – train, métro aérien, aérotrain – faciliteront les liaisons d'ensemble et maintiendront ainsi la cohésion globale de la région parisienne.

Michel Boscher – Puis-je vous poser une question, monsieur le Premier ministre ?

Georges Pompidou – Volontiers.

M. le Président – La parole est à M. Boscher, avec l'autorisation de l'orateur.

Michel Boscher – Monsieur le Premier ministre, vous avez fort bien défini ce que devaient être les villes nouvelles, c'est-à-dire surtout pas des villes-dortoirs. Vous venez de préciser à l'instant qu'elles devraient offrir des activités permettant aux habitants de s'employer sur place. Envisagez-vous, afin de faciliter cette évolution, l'abolition, par voie législative, des taxes particulières qui frappent les installations industrielles dans telle ou telle zone de Seine-et-Oise ?

Georges Pompidou – C'est, en effet, une question qui se pose et à laquelle je ne répondrai ni par oui ni par non pour la bonne raison que cela dépend des circonstances. À mon sens, la position que nous avons adoptée – et qui était nécessaire pour amorcer la décentralisation vers la province – est devenue trop rigide. Il faudra la nuancer et considérer les différents aspects du problème – j'y viendrai peut-être dans quelques instants – et notamment la nécessité pour les industries de la région parisienne de payer le prix réel de tous les équipements que la collectivité met à leur disposition, en particulier grâce à une très forte participation du budget de l'État. Ceci pose, entre bien d'autres, le problème, déjà soulevé, du prix des transports dans la région parisienne.

Tout ceci est très complexe. Les études nécessaires sont en cours pour déterminer dans quelle mesure les industries de la région parisienne sont favorisées ou défavorisées par l'ensemble des taxes et des charges qu'elles supportent ; il n'est pas certain que la réponse soit tout à fait ce que vous croyez et que la province soit si avantagée.

Il conviendra donc de considérer chaque cas : si nous voulons favoriser certaines implantations, nous devons pouvoir supprimer des taxes et accorder des faveurs, exactement comme nous avons instauré des primes et des aides financières diverses pour les régions de France que nous entendons favoriser.

Jacqueline Thome-Patenôte – Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le Premier ministre ?

Georges Pompidou – Je vous en prie, madame.

M. le Président – La parole est à Mme Thome-Patenôte, avec l'autorisation de l'orateur.

Jacqueline Thome-Patenôte – Je désirerais ajouter quelques mots à l'interruption de M. Boscher. Les taxes de redevance dont vous venez de parler étant assez élevées, seules les industries importantes peuvent les supporter et par conséquent se décentraliser dans la grande banlieue parisienne.

Lorsqu'on nous dit que des villes de 10 000, 5 000, 3 000, voire 2 000 habitants auraient intérêt à voir s'implanter sur leur territoire une petite industrie employant de cinquante à cent personnes, je réponds que les entreprises de cette importance n'ont pas les moyens de payer une taxe de 50 à 100 francs le mètre carré. C'est pourquoi nous voyons poindre une sorte de désert dans la grande banlieue, les industries préférant s'installer plus loin. Il ne s'agit pas de mettre en concurrence la province et Paris. Il faut simplement, comme vous l'avez indiqué, monsieur le Premier ministre, évaluer justement la situation de la région parisienne.

Georges Pompidou – Madame, c'est l'un des charmes de l'entretien intime que nous avons au cours de cette séance (*Sourires*) que de pouvoir échanger quelques propos précis. Votre remarque au sujet des petites entreprises est juste : elles supportent plus difficilement les taxes que ne le font les grandes. Mais ne craignez rien ! Vous n'êtes pas près de voir le désert s'installer en Seine-et-Oise. (*Sourires.*)

J'ajouterai maintenant, pour répondre à deux des préoccupations principales de M. Nungesser, que les dispositions envisagées et la structuration de l'agglomération largement étalée dans l'espace suivant des axes naturels, permettront à la fois des communications faciles et rapides, et le développement d'un habitat faisant une large place aux maisons individuelles. Il va de soi que les options dégagées par le Gouvernement doivent être soumises aux représentants des populations intéressées. Le conseil d'administration du District, le comité consultatif économique et social, le comité d'aménagement de la région de Paris seront tour à tour consultés. La même préoccupation m'a conduit à choisir ce moment pour répondre à la question de M. Nungesser devant l'Assemblée nationale. Au demeurant, le schéma directeur n'est pas un point d'arrivée, mais un point de départ. Cadre indispensable, il devra être complété, voire modifié, par de nombreux plans détaillés. Les représentants qualifiés des populations de la région parisienne pourront être ainsi associés à sa mise au point, dans le cadre de la procédure normale de révision de l'actuel plan d'aménagement.

Mesdames, messieurs, j'ai essayé au cours de cet exposé de situer le développement de la région parisienne dans le cadre d'ensemble de l'aménagement du territoire. J'ai voulu souligner l'effort considérable d'urbanisation provinciale et de décentralisation qui restera

nécessaire pour maintenir la croissance de l'agglomération parisienne dans des limites acceptables. Et ceci implique le maintien de contraintes rigoureuses à l'égard de toute initiative, qu'elle vienne de l'administration, de l'industrie ou du commerce, qui contribuerait sans nécessité impérieuse à alourdir le coût de cette agglomération. Ceci implique aussi que ses habitants paient le juste prix des services qu'ils en reçoivent. Grâce à l'effort du District et de son institut d'urbanisme, vont être définies les conditions dans lesquelles la nation pourrait garder la maîtrise d'une croissance parisienne sagement contenue. Un effort plus grand encore s'offre à nous pour organiser et favoriser le développement et la promotion des métropoles d'équilibre. Mais les résultats obtenus dans l'étude du Paris de l'an 2000, comme on dit, ont préparé notre tâche.

Ils nous ont montré qu'une rapide expansion démographique, une urbanisation se développant à un rythme accéléré, les exigences croissantes de la population dûes au progrès du pouvoir d'achat comme aux données d'une révolution technique permanente, tout cela crée pour les pouvoirs publics des obligations sans précédent.

J'entends dire que certains s'opposent déjà à cette conception d'un Paris pouvant atteindre 14 millions d'habitants vers l'an 2000. Autant s'opposer au cours des fleuves et prétendre les ramener à leur source ! La région parisienne s'est accrue, au cours des deux dernières années, de près de 400 000 habitants. À ce rythme, il y aurait eu 1955 non pas 11 millions et demi, mais 13 millions d'habitants et près de 16 millions en l'an 2000 !

Nos perspectives donc non seulement sont mesurées mais supposent un grand effort gouvernemental pour renverser les courants. À partir du moment où l'on s'est rendu à ces vérités d'évidence, il est du devoir du Gouvernement de ne pas se boucher les yeux et de prendre les dispositions nécessaires pour que ces populations nouvelles trouvent un cadre adapté. Il faut voir loin. Il faut voir large. Je ne me dissimule pas les difficultés de tous ordres, dont les difficultés financières ne seront pas les moindres. Mais en dépit des obstacles pour l'aménagement de l'agglomération parisienne comme pour l'aménagement de l'ensemble du territoire, qu'il s'agisse de la transformation de nos villes ou de la restructuration de nos campagnes, il faut aller de l'avant. Nous sommes engagés dans une évolution qui nous contraint, sous peine de décadence, et même de mort, de progresser. Mais nous voulons progresser les yeux ouverts, c'est-à-dire prévoir. Le schéma directeur pour la région parisienne témoignera de la volonté du Gouvernement de ne pas subir l'évolution, mais d'essayer de la contrôler afin qu'elle serve l'homme au lieu de l'écraser. (*Applaudissements sur les bancs de l'UNR-UDT et du groupe des Républicains indépendants.*)

Allocution prononcée à Villagexpo (30 septembre 1966)

Mots-clés : Aménagement du territoire – Architecture – Civilisation – Construction/immobilier – Crédit – États-Unis – Logement – Niveau de vie – Paris – Pays-Bas – RFA – Royaume-Uni – Urbanisme

Villagexpo a été construit sur la commune de Saint-Michel-sur-Orge, au sud de Paris, non loin d'Évry. Il permet aux architectes de proposer des modèles de maisons individuelles, en réaction aux grands ensembles qui se sont multipliés dans les années 1960. Georges Pompidou visite l'exposition dans la matinée du vendredi 30 septembre 1966, en compagnie d'Edgard Pisani, ministre de l'Équipement, et de Roland Nungesser, secrétaire d'État au Logement.

Puisque j'ai aujourd'hui, en même temps que je visite l'exposition, la possibilité de voir ici réunis non seulement les ministres responsables de la Construction et du Logement, mais encore un grand nombre d'industriels, de financiers, d'architectes, qui se consacrent au logement, je veux en profiter pour faire quelques réflexions générales sur notre politique en la matière, ces réflexions dussent-elles apparaître comme assez banales.

Il va de soi que le logement est à l'heure actuelle un problème fondamental sur le plan économique, d'abord parce qu'il fait vivre une industrie très importante, ensuite parce qu'il commande au fond la mutation économique actuelle de la France. En particulier, le mouvement des campagnes vers les villes, comme les déplacements et les concentrations industrielles, sont liées aux possibilités que nous aurons de mettre en face des emplois créés des logements pour les employés. Ensuite c'est un besoin social puisque les Français sont devenus plus nombreux et ensuite, pour la première fois depuis bien longtemps, souhaitent être bien logés, et même, être logés tout court, compte tenu de l'état de dégradation de notre patrimoine immobilier, des destructions des deux guerres et de la négligence, il faut bien le dire, de la France, durant de longues années, en cette matière.

Alors en face d'un besoin aussi pressant, quelles sont les questions que l'on se pose ? La première bien entendu est de se demander « où » l'on va bâtir, c'est la définition de l'urbanisme de demain, des zones où nous orienterons les mouvements de population, où nous créerons des industries et des emplois et établirons des « schémas directeurs », pour les ensembles urbains à développer ou à créer.

Où va-t-on bâtir, mais également « combien » de logements va-t-on bâtir ? Il fut un temps, vous le savez tous, où nous étions limités soit par les matières premières, soit par la main d'œuvre. Aujourd'hui nous ne sommes limités que par les capitaux, c'est en fait un problème financier. Vu les difficultés où nous nous trouvons d'intéresser le capital privé, ou tout au moins de faire que le capital privé s'intéresse à la construction au moins dans le secteur du logement social, ces limites sont finalement les limites des prêts, des crédits que peut fournir l'État ou que peuvent fournir les établissements qui dépendent de l'État. Nous avons récemment, par l'épargne-logement, par le marché hypothécaire, fait un grand effort pour développer les moyens financiers mis à la disposition du logement. Nous verrons dans quelques temps quels sont les résultats. J'ai l'impression en tout cas qu'au moins l'épargne-logement montre à quel point les Français éprouvent le besoin de se loger et sont disposés à faire de gros efforts d'épargne dans ce but.

Où bâtir, combien de logements bâtir, mais je crois que la question la plus importante, tout au moins à moyen et à long terme, est : « que bâtir », que doit-on bâtir ? La première des conditions, c'est de répondre aux vœux des populations et nous avons procédé à un certain nombre d'enquêtes d'où il est apparu que les Français préféraient la maison individuelle dans leur immense majorité. Ceci est assez frappant à un moment où nous construisons, si je ne me trompe, à peine 30% de maisons individuelles, c'est-à-dire beaucoup moins que ce que font les Britanniques, les Allemands, les Hollandais et même les Américains. Il y a donc un effort à faire pour se tourner vers la maison individuelle et cette exposition se rattache un peu à cet effort.

Quelle sont selon moi les caractéristiques auxquelles doivent répondre *a priori* ces maisons individuelles ? Tout d'abord, bien entendu, elles doivent fournir un minimum d'équipement qui correspond aux besoins modernes, non seulement en espace, mais en équipement ménager : chacun doit pouvoir trouver tout ce que l'on appelle le confort moderne, du point de vue du chauffage, du point de vue de l'eau et de toutes ses utilisations. Il n'est pas imaginable que l'on continue à construire sans donner ce confort, que tout le monde considère aujourd'hui comme naturel et réclamé ce titre.

La deuxième condition est une condition de « prix ». Il faut arriver à limiter les prix de manière très stricte pour pouvoir loger des couches de population de plus en plus étendues et pour pouvoir satisfaire les besoins des classes aisées mais également ceux des classes modestes. Cet effort sur les prix, on peut le réaliser d'abord sur le prix du terrain, et ceci est un problème de densité à l'hectare. Il faudrait faire ce qu'indiquait tout à l'heure M. Pisani. Il faut ensuite le réaliser sur la construction même de la maison ce qui suppose des méthodes de construction, de standardisation des équipements, d'avoir souvent recours à l'industrialisation, à l'utilisation de matériaux commodes et relativement bon marché, et surtout à l'utilisation de modèles de maisons de façon à ce que ne pèsent pas sur chaque maison les frais de l'originalité mais que l'on aboutisse à des types de maison susceptibles d'être reproduits en grand nombre. Voilà les deux conditions fondamentales pour que l'on puisse aller de l'avant.

Mais il faut alors, et c'est là que l'on en vient à ce qui est le plus souvent négligé (sur ce point je reconnais que l'effort accompli est intéressant), il faut alors répondre à une autre condition, c'est qu'une maison doit avoir un style. Il va de soi qu'il faut essayer de ne pas faire « laid ». La laideur, l'effrayante laideur des banlieues qui se sont construites après les deux guerres, les lotissements ainsi créés nous ont un peu appris, mais pas toujours autant qu'il le faudrait, si l'on en juge par ce qui s'est construit, ici ou là, depuis la dernière guerre. Néanmoins un problème existe, en tout cas doit exister : il faut que ces maisons individuelles aient un « style ».

Il n'est pas nécessaire que ce style soit traditionnel. Je crois même au contraire qu'il est utile et souhaitable que les recherches des architectes, des artistes au besoin, se tournent vers la recherche de quelque chose de nouveau, de formules nouvelles aussi bien pour l'utilisation pratique que pour l'aspect extérieur, l'aspect architectural. Mais il faut par contre, je crois, que ce style, quel qu'il soit, puisse s'harmoniser avec un cadre général, avec un paysage, un climat, avec un sol et c'est sur ce point sans doute qu'il y a encore des progrès à faire, les architectes ayant trop souvent, me semble-t-il, tendance à concevoir une maison-type en chambre, dans leur cabinet d'architecte, sans se préoccuper essentiellement du cadre du pays, du climat, du paysage dans lequel cette maison s'insérera.

Enfin il est un dernier aspect du problème. Il ne s'agit pas simplement que la maison ait son style, il faut encore arriver à définir un groupement, une utilisation des maisons ensemble ; il suffit de regarder la France pour voir à quel point pendant des siècles les maisons se sont ordonnées en fonction, soit peut-être du génie de la race, soit du temps que l'on avait et de la tradition. Ainsi ces maisons se sont-elles ordonnées logiquement, normalement, et se sont-elles situées de telle manière qu'elles sont à la place exacte où elles devaient être. On n'imaginerait pas qu'elles soient autrement. Or, disons-le bien, quand on voit beaucoup de constructions modernes, qu'il s'agisse des grands ensembles, qu'il s'agisse des maisons individuelles, on a plutôt l'impression de roulettes plus ou moins grandes qui se sont posées sur le sol, qui se sont arrêtées en stationnement. On ne voit pas pourquoi elles ne seraient pas allées plus loin, un peu plus à droite, un peu plus à gauche et pourquoi elles ne seraient pas reparties ailleurs !

Cette façon de situer la maison dans le cadre et de situer les maisons par rapport aux autres, est quelque chose d'absolument fondamental. De tout cela en effet dépend d'abord les conditions de vie des hommes, leur mode de vie et par conséquent leur bonheur, leur civilisation. De cela dépend aussi le visage d'un pays. C'est l'architecture, plus encore que le paysage et que le relief, qui crée le visage d'une Nation et sur ce point il est nécessaire que l'architecture française fasse aujourd'hui un très grand effort pour reprendre la place qu'elle a eue – il faut bien le dire – pendant quelques six siècles et que depuis quelques dizaines d'années nous nous sommes trop souvent laissé ravir par des architectures étrangères. Je n'en fait pas, croyez-le bien, un problème d'amour-propre national. J'en fait vraiment un problème de réalité nationale, je veux dire par là que, dans un pays de traditions intellectuelles, traditions de culture, traditions de civilisation, l'architecture doit être absolument présente.

Or je dois dire qu'ayant fait le tour de ce village-exposition, j'en ramène quelques impressions qui dans l'ensemble sont réconfortantes, d'abord parce qu'un effort a été fait ici pour faire vite, bien et bon marché, et c'est naturellement la première des conditions. Ensuite parce que cette exposition témoigne d'un effort de diversification qui se justifie dans une exposition, qui ne se justifierait évidemment pas dans un village normal qui se doit d'être homogène. Il y a eu un effort de diversification, donc de recherche, effort dont je suis trop franc pour dire que je le trouve toujours parfaitement heureux. Mais de toute manière il faut chercher, il faut avoir des formules, de façon à finir par découvrir celles qui plairont aux gens et surtout celles qui pour les hommes de l'art, de l'urbanisme, pour les architectes, apparaîtront comme les meilleures à reproduire et reproduire à de nombreux exemplaires, car la monotonie n'est nullement critiquable en matière d'architecture dès lors que l'on en arrive aux groupements. Rappelons-nous lorsque Louis XIV a fait la place Vendôme : il a fait faire des façades monotones, d'un modèle unique, et après cela il a ordonné de construire derrière. C'est dire que la monotonie n'est pas la laideur en soi, bien au contraire, elle est souvent l'harmonie. La diversification peut être aussi la beauté, mais le tout est de savoir ce que l'on répète, et tout est de savoir comment on répète.

Or ici justement, pour la première fois, en tout cas dans ce que j'ai vu, on s'est efforcé d'harmoniser le groupement, de le définir, de lui trouver un sens, ce sens que pendant des siècles a donné la place du village, a donné l'église, qu'a donné aussi l'hôtel de ville, ce sens qu'il faut arriver à donner soit par un bâtiment central, soit en tout cas par une place, par le fait que les populations, les habitants sentent qu'ils ne sont pas tous seuls. Ainsi que l'a dit M. Pisani, il y a une nécessité de rentrer chez soi et d'y être tranquille et c'est le goût de la

solitude. Mais il y a aussi la nécessité d'avoir une vie de voisinage, une certaine vie collective, dont on peut s'abstraire mais dans laquelle on peut se replonger, car les hommes sont faits de telle manière qu'ils veulent tantôt être seuls, tantôt être en groupe, et que l'architecture a le devoir de satisfaire ces deux besoins et de les satisfaire naturellement. Je veux dire par là que la disposition des maisons doit conduire aussi bien à la possibilité de solitude qu'au groupement et au voisinage naturel.

C'est l'effort que j'ai constaté ici et c'est pour ma part ce qui m'a le plus intéressé, avec, je le répète, l'effort qui a été fait sur les prix. C'est pourquoi je tiens à remercier tous ceux qui ont contribué à cette exposition, tous ceux qui s'y sont appliqués, aussi bien pour la financer, la concevoir, l'organiser, la faire sortir du sol à une rapidité extraordinaire, ainsi que les architectes et les entreprises qui ont contribué à la réalisation d'ensembles dont je ne vous cache pas que je les trouve à certains égards inégaux, mais surtout parce que nous sommes sous le ciel d'Île-de-France et qu'il n'est pas prouvé que tous soient adaptés à cette région. Beaucoup cependant sont dans l'ensemble très réussis, et tous sont intéressants.

Journée nationale d'études de la prévention routière (13 octobre 1966)

Mots-clés : Aménagement du territoire – Automobile – Autoroutes – Budget – Bulgarie – Commerce extérieur français – Europe de l'Est – Italie – Paris – Plan de stabilisation de 1963 – RFA – Roumanie – Royaume-Uni – Russie – Sécurité routière – Transports – TVA – Ve Plan

Le jeudi 13 octobre 1966 s'ouvre le 53^e salon de l'automobile à Paris. Tandis que le général de Gaulle inaugure le salon, Georges Pompidou prononce, à 10h30, le discours inaugural de la Journée nationale d'études de la Prévention routière. Il visite ensuite le salon de l'automobile. La Prévention routière, association loi de 1901, a été créée en 1949. Georges Gallienne, ancien directeur du département poids lourds chez Renault, préside l'Union routière de 1946 à 1977 et, dans les années 1960, la Prévention routière. Il est également maire de Chambourcy de 1958 à 1983.

Mesdames, messieurs,

je tiens tout d'abord à remercier le Président Henry et le Président Gallienne de l'invitation qu'ils m'ont adressée et qui me permet aujourd'hui de m'adresser à tous ceux qui travaillent dans le cadre de la Prévention routière pour mettre en œuvre toutes les méthodes permettant d'aboutir à une circulation plus facile et moins dangereuse. J'ajoute que cette séance se situe pour moi dans le cadre de la visite que je fais au Salon de l'Automobile ; elle est donc placée sous le signe de l'automobile. Ma présence ici, ainsi que celle de plusieurs Ministres, témoigne non seulement que nous sommes nous-mêmes des automobilistes mais que le Gouvernement attache une importance particulière au développement de notre industrie automobile comme à toutes les conséquences de ce développement.

L'industrie automobile est en France l'une des plus importantes. Elle utilise directement près de 200 000 travailleurs mais son impact indirect est infiniment plus grand. Son chiffre d'affaires est considérable, donc son rôle économique est capital et je dirai que c'est un peu le thermomètre qui permet de mesurer avec une extrême sensibilité ce qu'est l'activité économique du pays tout entier.

J'en ai eu encore la preuve dans ces dernières années en constatant par exemple que c'est l'industrie de l'automobile qui la première a ressenti les effets que ne pouvait pas ne pas avoir le plan de stabilisation, c'est-à-dire un certain ralentissement de l'expansion. Alors qu'en 1964 les chiffres de notre production industrielle globale représentent par rapport à 1963 une augmentation de 7,8%, dès cette année 1964 l'automobile était descendue à l'indice 99, c'est-à-dire légèrement en-dessous de la production antérieure. Encore ce chiffre est-il assez illusoire car cette production s'accompagnait d'un important stockage et si l'on reprend le nombre de véhicules vendus, on avait une baisse réelle de 5%. De même que l'automobile a été la première à marquer le ralentissement de l'expansion, elle a été la première à marquer très nettement la reprise. Dès le deuxième semestre 1965 cette reprise s'est manifestée, et chacun sait que le premier semestre de 1966 nous a permis pour la première fois de dépasser le million de véhicules construits, soit une croissance de plus

de 33% par rapport au premier semestre de l'année précédente avec, il convient de le souligner, un maintien de nos ventes à l'exportation qui se situent toujours un peu au-dessus du tiers de notre production. Il y a là des chiffres qui sont extrêmement frappants et à l'heure actuelle extrêmement favorables.

Je sais que la situation n'est pas partout la même, en particulier pour les véhicules utilitaires. À vrai dire, en matière de véhicules utilitaires, depuis quelques années, notre production est à peu près constante, les hauts et les bas étant assez réduits. Disons que nous produisons entre 45 et 50 000 véhicules de ce type, mais cette stagnation doit être appréciée, en fonction du fait que ces véhicules sont d'un poids, d'une qualité et donc d'un prix infiniment supérieur, il y a donc augmentation du chiffre d'affaires. J'ajoute que si l'on compare aux industries voisines, on constate en Grande-Bretagne ou en Allemagne une stagnation du même ordre. Mais il reste vrai que les chiffres sont très différents, l'Allemagne doublant à peu près notre production et la Grande-Bretagne faisant plus que la tripler. Il y a donc là une grande industrie qui mérite une attention vigilante de la part du Gouvernement. Je le dis d'autant plus qu'à l'heure actuelle la modification de la TVA constitue une cause particulière d'inquiétude pour cette branche de notre industrie automobile, case que les mesures que nous préparons permettront, je l'espère, d'éliminer.

Voilà donc l'importance économique de l'automobile. Son importance sociale et humaine est peut-être encore plus grande.

On peut dire que l'automobile a transformé la vie des hommes en même temps que le visage d'un certain nombre de pays. L'automobile n'est pas seulement, comme le disait tout à l'heure M. Gallienne, un signe de promotion sociale, elle est véritablement un instrument de libération de l'individu. C'est la forme moderne par laquelle se marque la volonté de l'individu de se libérer du groupe, de garder sa personnalité, sa liberté d'allure, et la possibilité d'aller où quand il veut, où il veut, comme il veut. La preuve en est d'ailleurs que les pays libres connaissent tous un développement de l'industrie automobile considérable alors que tous les régimes totalitaires ont négligé la production automobile et l'ont reléguée à l'arrière-plan de leurs préoccupations. D'ailleurs les signes de libération, d'aspiration à la liberté que l'on ressent de façon visible à l'heure actuelle dans ces pays se traduisent immédiatement par un développement de l'industrie automobile. Sur ce point nous pouvons, nous Français nous réjouir des succès que vient de remporter une de nos grandes marques nationales, par ses accords avec des pays comme la Bulgarie, la Roumanie, la Russie. Ceci montre, je le répète, que dans ces pays qui longtemps ont reculé devant cette libération de l'individu que représente l'automobile, une évolution s'amorce, une évolution se fait.

Seulement, il faut bien le dire, si l'automobile économiquement, socialement, humainement, est un facteur d'activité et de liberté, elle est aussi une source de soucis et d'inquiétude. Soucis et inquiétude qui concernent les possibilités de circulation et les dangers de la circulation. Possibilités de la circulation : quelle est à ce point de vue la situation de notre pays ? Je dirai tout d'abord qu'il ne faut pas mettre ensemble toutes les formes de circulation routière. La circulation urbaine, par exemple, dans les grands centres est une chose. La circulation que je me permettrai d'appeler la circulation « promenade » en est une autre et la circulation proprement dite, celle qui utilise les voies rapides, en est une troisième.

Circulation dans les grands centres et en premier lieu à Paris : sur ce point nous avons accompli de grands efforts. Pour la réalisation du boulevard périphérique, par l'achèvement en cours de la voie rapide sur berges, par le projet de transversale nord-sud dans l'Est de Paris, par un certain nombre d'autres améliorations importantes, par le développement des parcs de stationnement, nous avons fait beaucoup pour essayer de faciliter la circulation dans une ville qui, de toute évidence, n'a pas été conçue pour la circulation automobile.

Mais quels que soient les efforts que nous ferons pour faciliter cette circulation urbaine, ne nous y trompons pas l'avenir est sombre. J'ai eu l'occasion de rappeler récemment qu'il y a dans le département de la Seine un parc automobile à l'heure [actuelle] de 700 000 véhicules et qui sera d'ici quelques années d'un million de véhicules. Or, la circulation parisienne, dont vous pouvez apprécier la fluidité relative, représente quelque 80 000 véhicules roulant à la fois. Il suffirait d'imaginer que tous les possesseurs de voitures s'avisent de rouler en même temps dans les rues de Paris pour être certain que la paralysie totale serait immédiate. C'est dire que l'avenir dans les grandes agglomérations urbaines, quels que soient les efforts que l'on fera pour créer des voies de circulation rapide et des parcs de stationnement, je ne puis pas ne pas être une réglementation de plus en plus sévère, et le recours de plus en plus important aux moyens de circulation collectifs, qu'il s'agisse des moyens souterrains ou des grandes lignes en surface, autobus ou taxis. C'est le sort de toutes les grandes capitales mondiales à l'heure actuelle et c'est le sort qui nous attend, ne nous y trompons pas.

En ce qui concerne ce que j'appelais tout à l'heure la circulation « promenade » : la possibilité pour l'automobiliste d'aller sur la route en vue de se distraire, de flâner, de visiter ici ou là, de pique-niquer ou d'aller dans un petit bistrot qu'il connaît qu'il croit être le seul à connaître, nous sommes en France particulièrement gâtés. Il faut que vous sachiez que l'ensemble du réseau routier goudronné, depuis les grandes nationales jusqu'aux routes communales, l'ensemble du réseau routier goudronné en France représente plus du double du réseau allemand, deux fois et demi le réseau de la Grande-Bretagne et plus de trois fois le réseau italien. C'est vous dire que sur ce point nous sommes particulièrement avantagés, et c'est vous dire aussi qu'une utilisation plus rationnelle de ce réseau secondaire serait probablement de nature à faciliter même les grandes migrations de l'été dont parlait tout à l'heure votre Président.

Il n'en reste pas moins que le problème fondamental aussi bien pour les professionnels de l'automobile que pour les usagers dans les moments de ces grandes migrations, est le réseau de circulation rapide, le réseau de circulation à grande distance par les autoroutes ou par les grandes nationales. Sur ce point, indiscutablement, nous avons pris du retard. Trop longtemps, tout le monde, à commencer par nos techniciens, même si aujourd'hui ils réclament des milliers de kilomètres d'autoroutes, a pendant longtemps voulu se reposer sur notre réseau routier considérable et n'a pas vu la nécessité de l'autoroute. À la fin de 1960, c'est donc bien hier, il y avait en France 130 kilomètres d'autoroutes en service. Nous avons, et j'ai moi-même en 1962, pris la décision non seulement de modifier cet état d'esprit et ces programmes, mais d'accélérer le rythme de construction des autoroutes. Dans quelques semaines, à la fin de l'année, nous aurons à 5 ou 6 kilomètres près 800 kilomètres d'autoroutes en service, et plus de 350 qui seront en chantier. Tout au long du V^e Plan, 1000 kilomètres d'autoroutes seront mis en service et 1000 autres mis en chantier. L'ensemble des crédits qui ont été prévus pour les investissements routiers dans le V^e Plan

sur cinq années représente en francs constants, c'est-à-dire en tenant compte de l'évolution de la valeur du franc, autant d'argent que l'on en a dépensé pour la route dans les vingt années qui nous séparent de la Libération.

Bien entendu je suis prêt à imaginer toute source de financement supplémentaire qui pourrait venir s'y ajouter. Je ne voudrais point cependant que l'on eût trop d'illusions. Certes il est possible qu'un emprunt par région, par exemple, intéresse directement ceux qui apportent leur argent à des réalisations précises et connues d'eux, puisse nous procurer quelques ressources supplémentaires. Il est possible à coup sûr qu'un emprunt extérieur, par exemple auprès de la Banque européenne, puisse aussi nous apporter quelques ressources et nous étudions d'ailleurs cette question à l'heure actuelle dans un esprit positif. Mais les ressources d'emprunts extérieurs ne peuvent être que limitées et quant aux emprunts intérieurs, il faut bien se rendre compte que la capacité financière du pays est un tout. Ce que tel emprunt pourrait donner à la route serait du même coup pris sur tel autre emprunt qui irait aux P et T, à l'EDF voire aux Chemins de Fer. En réalité on peut par des objets précis donner un attrait particulier à certains emprunts mais on ne modifie pas sensiblement la capacité financière d'un pays. Cette capacité financière, le V^e Plan tel qu'il est conçu a cherché à l'exploiter au maximum. Je tiens à dire, et croyez-le bien que si nos capacités se révélaient plus fortes, nous serions prêts à les utiliser et à donner à la route une part importante de ces ressources complémentaires.

De toute manière il faudra quelque temps pour rattraper le retard et pendant ce temps le nombre de voitures s'accroît et les difficultés par conséquent s'accroissent. Néanmoins, je pense qu'avec tout ce qui est entrepris et qui le sera demain, et avec une bonne éducation des usagers et de l'automobile quant aux itinéraires à emprunter, à l'étalement possible des départs et des retours, la circulation en France devrait devenir relativement meilleure. De toute manière un grand progrès sera fait lorsque nous aurons un réseau d'autoroutes suffisant pour permettre à ceux qui ont de grandes distances à parcourir, de traverser notre pays par des voies commodes et qui éliminent les risques que causent à l'automobiliste soit les croisements, soit les véhicules venant en sens inverse. De ce point de vue je suis bien d'accord pour estimer que la route à trois voies est particulièrement nocive et dangereuse, en grande partie d'ailleurs par la faute des conducteurs. Nous sommes résolument hostiles à l'extension de ce réseau routier à trois voies et prêts au contraire à développer autant que nous le pourrons les routes à quatre voies, sur les grands itinéraires où nous ne pourrions pas dans l'immédiat réaliser des autoroutes.

J'en viens à l'aspect sécurité qui est celui, mesdames et messieurs, qui vous préoccupe peut-être le plus et auquel en tout cas vous attachez vos soins pour nous aider dans la tâche de prévention. Tout à l'heure M. Gallienne distinguait trois objets à l'action à amener en ce domaine : l'action sur l'homme, sur le véhicule et sur l'infrastructure. Je parlerai forcément des mêmes choses, mais je parlerai cette fois-ci non pas de l'objet auquel s'applique cette action, mais de ceux qui mènent cette action, c'est-à-dire d'abord de l'État, ensuite les constructeurs de l'automobile et enfin tous ceux qui se consacrent au développement de l'automobile, c'est-à-dire les clubs automobiles et la Prévention routière elle-même.

Nous connaissons la gravité de ce problème de la sécurité qui est partout préoccupante dans le monde. Vous savez les efforts qui ont été faits, qui ont amené un certain ralentissement de la cadence d'augmentation du nombre des accidents mais qui sont

très loin de les avoir éliminés. Que peut faire l'État ? L'État peut faire de efforts pour améliorer l'infrastructure. Je viens d'en parler. Je vais vous en donner une nouvelle preuve. Vous savez que j'ai créé une Délégation à l'Aménagement du Territoire qui dispose d'un fond d'intervention. Eh bien, pendant les trois premières années de son action, ce fonds a disposé de quelques 450 millions (je parle en francs nouveaux) de crédits, et sur ces 450 millions, 190 ont été consacrés à des travaux se rapportant directement à la circulation routière. Une partie importante en a été consacrée à « abonder » les crédits du Ministère de l'Équipement, destinés à la disparition des points noirs. En 1962, quand je suis arrivé au Gouvernement, il y avait en France près de 4 000 points noirs ; il n'y en a, à l'heure actuelle, plus que 2 500. C'est 2 500 de trop, je vous l'accorde, et c'est un des points sur lesquels nous devons accentuer notre effort. Pour le faire il ne suffit pas d'avoir les crédits spéciaux qui leur sont réservés, il faut essayer d'agir par les méthodes diverses dont parlait M. Gallienne, dont, quant à moi, je suis tout à fait partisan, et qui consistent à ne pas attendre 10 ans pour accomplir une réalisation parfaite, mais à ne pas hésiter dans bien des cas à utiliser des expédients temporaires. Ces réalisations temporaires, qui ont le mérite d'être peu coûteuses, elles ont le mérite d'être prêtes très vite, elles ont aussi le mérite quelquefois de durer longtemps, de rendre les services qu'on attend d'elles.

Cet effort sur l'infrastructure, si grand soit-il, ne suffira pas, car aurions-nous des routes idéales, nous aurions encore des accidents. Le jour où nous aurons éliminé tous nos points noirs, d'autres points noirs apparaîtront. C'est qu'en effet, il y a le rôle du conducteur et du véhicule. Que peut faire l'État dans ce domaine ? Il peut d'abord réglementer. Nous avons récemment, à l'instigation de M. le ministre de l'Équipement, pris un certain nombre de mesures qui sont, soit intervenues, soit en cours d'élaboration et qui visent par exemple la réglementation du permis de conduire, réglementation qui tend à le rendre plus sévère, à vérifier davantage la capacité du conducteur et non plus simplement qu'il sait se servir du levier de vitesse et qu'il connaît son code. Cette réglementation doit s'accompagner à mon sens d'une simplification. Il faut que cela soit plus sévère, mais il faut aussi que cela soit plus simple. J'en dirai autant de la signalisation qui demande à être moins abondante, plus claire. La réglementation sera également renforcée en matière d'entretien des véhicules pour imposer un état d'entretien normal.

Mais tout cela ne peut pas ne pas aboutir, et je remercie M. Gallienne d'avoir bien voulu le reconnaître, à une action de répression. L'État ne peut pas ne pas réprimer les fautes de conduite, il le doit d'autant moins que s'il cessait de le faire, il encouragerait l'imprudence, voire la folie des conducteurs. Cet effort de répression, par contre, doit rester mesuré, c'est-à-dire qu'il doit frapper les vrais et grands coupables et non pas persécuter l'ensemble des automobilistes.

Il faut d'autre part réaliser rapidement le livret du conducteur. J'ajoute que je demanderai que ce fichier du conducteur ne conserve pas simplement la trace des rapports entre le conducteur et les autorités répressives, c'est-à-dire les contraventions ou les condamnations, mais aussi les accidents, en liaison avec les fichiers des compagnies d'assurances. Cela parce que même lorsqu'il n'est pas en faute, celui qui a beaucoup d'accidents est un mauvais conducteur. Il y a trop de conducteurs qui abusent, par exemple, du droit de priorité, pour s'offrir des accidents. Même sans qu'on soit juridiquement coupable, la répétition de l'accident est une faute en soi et traduit le mauvais conducteur. Le fichier du conducteur nous permettra d'avoir une appréciation sur les qualités de chacun et permettra ainsi d'une part, aux compagnies d'assurances, d'apprécier la valeur de leur client,

et d'autre part, éventuellement, de prendre des mesures répressives. Voilà ce que peut faire l'État dans tous les domaines, en se rappelant qu'avant tout il faut prévenir, plutôt que de réprimer. C'est pourquoi l'action de l'État doit être doublée par l'action des constructeurs

Je demande aux constructeurs, à ceux qui sont ici, notamment, de mettre ceci au premier plan de leurs préoccupations. Certes, l'automobiliste français demande avant tout la vitesse, il demande aussi, et un effort très grand a été fait dans ce domaine, une bonne tenue de route, une bonne capacité de freinage. Mais désormais cela ne suffit pas, il faut que les constructeurs veuillent bien orienter leurs recherches dans le sens de la sécurité, qu'il s'agisse par exemple de la capacité de résistance des voitures aux chocs, ou qu'il s'agisse de l'aménagement intérieur du véhicule permettant de limiter les dégâts pour les conducteurs ou passagers accidentés. Je souhaite que les constructeurs français accentuent leurs efforts en ce sens.

Il y a enfin l'action sur l'homme lui-même, sur le conducteur. Elle doit être menée partout ceux qui s'intéressent à l'automobile, qui veulent son développement dans la sécurité, et c'est ici, mesdames et messieurs, que le rôle des clubs automobiles, et de la Prévention routière, est particulièrement utile et même indispensable. Certes, l'État, notamment par l'Éducation nationale, peut participer à l'éducation des conducteurs. Mais l'automobiliste croit avant tout l'automobiliste. Le représentant d'un club automobile, ou le représentant de la Prévention routière a naturellement une autorité particulière sur les conducteurs d'automobiles parce qu'il est un des leurs, parce qu'il est, comme eux, un automobiliste convaincu. C'est donc sur vous que nous comptons pour faire l'éducation des conducteurs français, éducation dont je tiens à dire qu'elle a beaucoup de retard. Il suffit de voyager à l'étranger pour se rendre compte que dans bon nombre de pays, l'esprit de discipline des conducteurs, cette courtoisie qui fait que celui qui est dépassé ralentit pour se laisser dépasser plutôt que d'essayer de gêner celui qui le dépasse en accélérant, tout ce qui fait la différence entre un conducteur bien élevé c'est-à-dire un bon conducteur, et le mauvais conducteur, est plus développé que chez nous. Il semble trop souvent que le Français, poli devant les ascenseurs, poli à l'excès devant les portes qu'on n'arrive jamais à passer, dès qu'il se trouve au volant de sa voiture ne pense qu'à devancer ceux qui sont à sa gauche et à sa droite et à « les semer ». L'imprudence ou l'inconscience de quelques uns dépasse tout ce que l'on pourrait craindre et même imaginer.

Il y a en matière de conduite automobile des règles simples et sur lesquelles on ne peut transiger : qu'il s'agisse par exemple du refus de priorité, du dépassement en haut de côte ou sans visibilité. Je ne prétends pas faire un cours de conduite, je cite quelques exemples au hasard parmi les plus graves. Cette éducation des conducteurs, cette invitation d'une part à une certaine politesse, d'autre part à connaître et à éviter à tout prix les fautes majeures, celles qui ne pardonnent pas, et qui tôt ou tard créent l'accident grave, cette éducation des conducteurs qui doit les inciter à utiliser des itinéraires moins chargés, à ne pas demander trop à leur voiture, à adapter leur vitesse à la capacité de leur véhicule et à leur propre capacité physique, tout cela est une tâche pour laquelle nous avons besoin du concours de tous ceux qui se passionnent pour l'automobile et avant tout par conséquent, mesdames et messieurs, de vous.

C'est pourquoi ma présence ici a pour but, non seulement de marquer l'intérêt que le Gouvernement porte à l'industrie de l'automobile et à son développement, à la circulation et à ses problèmes, mais de vous remercier de l'action que vous menez et de vous inviter à continuer dans le cadre et avec le concours des autorités administratives intéressées comme vous passionnément à ces problèmes.

Interview à *France-Soir* sur la circulation à Paris (octobre 1966)

Mots-clés : Automobile – Londres – New-York – Paris – Périphérique parisien – Région parisienne – RER – Sécurité routière – Taxis – Tokyo – Transports – Transports en commun

Question 1 – *La circulation dans la capitale constitue pour tous les Parisiens un grave sujet de préoccupation tant deviennent grandes les difficultés rencontrées pour pénétrer ou pour sortir de l'agglomération ; pour y stationner, et plus généralement pour s'y déplacer. Pouvez-vous nous préciser, M. le Premier ministre, les grandes lignes de l'action que les pouvoirs publics entendent mener afin d'apporter à ce problème une solution réellement satisfaisante ?*

Réponse – La circulation dans Paris, je la connais bien ! Comme dans toutes les grandes capitales, elle constitue un problème presque insoluble. Les responsables qui s'en occupent quotidiennement se situent à l'échelon municipal : Conseil municipal, Préfecture de police, Préfecture de la Seine. Mais il va de soi que ni les autorités régionales (District) ni les autorités gouvernementales ne peuvent s'en désintéresser.

S'agissant d'une ville aussi ancienne que Paris, façonnée par les pieds bien avant l'existence de l'automobile, le problème est infiniment plus délicat que s'il s'agissait d'une ville neuve. Chacun rêve de grandes artères larges et rectilignes, se croisant à angle droit, de préférence à des niveaux différents. Mais nous sommes bien obligés de prendre Paris tel qu'il est. Dès lors, les préoccupations de l'administration et du Gouvernement s'orientent dans les trois directions suivantes :

1. Tracer, en dépit de la configuration de la ville, des artères à circulation rapide ;
2. Éviter la paralysie par le développement des moyens de stationnement ;
3. Développer les transports en commun, et notamment les transports souterrains.

Question 2 – *La création d'artères à circulation rapide correspond sans doute à une nécessité. Encore faut-il que leur mise en service intervienne rapidement qu'elles soient correctement raccordées à la voirie ordinaire si l'on veut éviter que les encombrements n'empêchent en pratique les automobilistes d'accéder à ces voies rapides ou d'en sortir.*

Réponse – Je rappellerai tout d'abord l'importance de l'effort consenti par l'État pour assurer le financement, et par conséquent la réalisation, aussi rapide que possible, de ce que nous avons baptisé le « réseau de circulation primaire » de la capitale. Pour ces voies, l'État a accepté de participer aux dépenses dans une proportion des 2/5e, ce qui est tout à fait exceptionnel et contraire aux règles habituelles, le District pour 1/5e, réduisant ainsi la participation de la ville, donc du contribuable parisien, aux 2/5e du coût total des ouvrages.

Pourquoi ? Parce que ce réseau n'est pas seulement destiné à l'usage des Parisiens, mais qu'il est véritablement d'intérêt national, qu'il s'agisse des étrangers, des provinciaux de passage ou qu'il s'agisse plus simplement de faciliter l'activité de la capitale, activité dont toute la France profite.

Dans ce domaine, deux opérations de grande envergure ont été engagées dont la mise en service va s'échelonner au cours des quatre prochaines années et va profondément transformer les conditions de la circulation automobile aux abords et à l'intérieur de l'agglomération parisienne.

Il s'agit en premier lieu du boulevard périphérique qui fera, d'ici 1970, le tour de la capitale sur 36 kilomètres jalonnés de 150 ouvrages d'art et de 33 points d'entrée ou de sortie. Compte tenu de l'importance des travaux et du prix des terrains, ce boulevard périphérique représente un investissement énorme de 1 milliard 600 de francs nouveaux (160 milliards anciens), soit environ 45 millions au kilomètre (4 milliards $\frac{1}{2}$ de francs anciens !) Comme vos lecteurs le savent, plusieurs sections nouvelles de ce périphérique vont être ouvertes incessamment, notamment les échangeurs de la Porte de la Chapelle et de la Porte de Clignancourt qui doivent permettre, dans ce secteur particulièrement chargé, d'éviter les encombrements, dont vous parliez tout à l'heure, aux points de passage de la voirie rapide au réseau urbain ordinaire.

Je citerai ensuite la voie express, dite voie sur berges, qui permettra, dès la fin de 1967, la traversée de Paris d'Ouest en Est, le long de la Seine, sans aucun croisement. Les Parisiens peuvent déjà juger de l'ampleur de ces travaux et apprécier aussi l'utilité de cette opération sur la section en service entre le Pont d'Auteuil et la Place de la Concorde.

Ils peuvent également juger de l'efficacité et de la rapidité d'exécution que l'on obtient quand, à tous les échelons, État, Préfecture, Conseil municipal, on sait ce qu'on veut. C'est en 1964 que j'ai donné mon accord au Préfet de la Seine pour le projet et pour la participation financière de l'État. Or il sera complètement réalisé à la fin de 1967.

Dans une perspective à plus longue échéance, nous avons amorcé l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution d'une voie rapide Nord-Sud passant dans l'Est de Paris et empruntant le canal Saint-Martin, qui sera recouvert.

Ce n'est pas tout, et si nous rencontrons ailleurs, dans l'Ouest notamment, de très grandes difficultés pour concevoir une autre transversale Nord-Sud, nous n'en avons pas moins engagé tout un programme d'amélioration de la voirie existante : je citerai les élargissements récemment effectués du boulevard Malesherbes et de l'avenue du Maine.

Au total, lorsque les divers projets que je viens de rappeler seront achevés, un grand progrès aura été accompli.

Question 3 – *Vous avez cité le développement des moyens de stationnement comme deuxième objectif de l'action des pouvoirs publics. Ne pensez-vous pas, M. le Premier ministre, que dans ce domaine les réalisations n'interviennent que lentement, surtout en ce qui concerne la réalisation des parkings aux portes de la capitale ? Quelles mesures envisagez-vous pour assurer la création, aussi rapide que possible, d'une véritable ceinture de parcs de stationnement, susceptibles d'inciter réellement les conducteurs à abandonner leurs véhicules à la périphérie de l'agglomération ?*

Réponse – Le problème du stationnement est effectivement fondamental. Songez que le parc automobile parisien comprend 700 000 véhicules, dont 80 000 environ circulent à la fois. Cela suppose donc 620 000 véhicules en stationnement ou dans des garages. Imaginez que tout le monde prenne sa voiture en même temps, et les 1 200 kilomètres de voirie parisienne seraient entièrement obstrués. Il faut donc des parcs de stationnement, et le Gouvernement a pris toute une série de mesures destinées à favoriser leur développement, qu'il s'agisse des obligations faites aux constructeurs d'immeubles nouveaux, ou de la création, déjà largement amorcée, de grands parcs souterrain comme celui des Invalides avec ses 720 places, celui de l'avenue Georges V (1 200 places), celui en cours d'exécution du boulevard Haussmann (2 000 places), bientôt celui de l'avenue Foch, puis un jour sans doute, de la place Vendôme, ou des Tuileries, que sais-je ?

Cette action doit être complétée par la création de « parcs de dissuasion » destinés à faciliter la circulation en incitant les automobilistes venant de l'extérieur à laisser leurs véhicules à l'entrée de Paris, et à prendre ensuite un moyen de transport en commun comme cela se pratique, par exemple, à New York.

Si les réalisations ne font que commencer dans ce domaine, un important programme est d'ores et déjà engagé. Des subventions ont été accordées par le District à la Ville de Paris pour la création d'un parking à la Porte d'Orléans, et d'un autre à la Porte d'Italie. Des subventions d'un montant total d'environ 55 millions de francs ont été accordées par ailleurs au département de la Seine pour faciliter le financement de six parcs situés près des terminus du métro actuel, ou près d'une station du futur métro express : à l'église de Pantin, à la Porte de Bagnolet, à la mairie de Montreuil, à Bourg-la-Reine, Sceaux, Nogent-sur-Marne.

Au total le District aura, en quatre ans, de 1962 à 1965, consacré plus de 65 millions de francs nouveaux pour contribuer à résoudre le problème du stationnement. Cette action sera poursuivie et accentuée, mais ne pourra empêcher qu'on soit amené à réglementer de plus en plus le stationnement sur la chaussée.

Question 4 – *Vous avez mis l'accent en troisième lieu sur le développement des transports en commun. Pouvez-vous préciser quelle est votre politique dans ce domaine et notamment quelle place vous réservez aux transports de surface et aux transports souterrains ?*

Réponse – En ce qui concerne les transports de surface, notre objectif est à la fois de développer le parc d'autobus exploité par la RATP et de faciliter, par des mesures appropriées, la circulation des autobus dans Paris. Nous expérimentons et nous étendons à ce sujet la pratique de la ligne jaune réservant une partie de la chaussée aux autobus et aux taxis, parfois en sens inverse de la circulation normale.

Cette action doit porter ses fruits, mais une amélioration sensible des transports de surface ne pourra être obtenue sans un développement important du nombre de taxis de façon à persuader le plus grand nombre possible d'automobilistes d'utiliser ce moyen de transport plutôt que leur propre véhicule. Il y a là un effort à faire sur le plan de l'information. Il y a par ailleurs des problèmes d'ordre professionnel concernant les taxis,

dont les chauffeurs ne peuvent pas ne pas s'inquiéter à juste titre d'une augmentation massive du nombre des taxis qui ne s'accompagnerait pas d'une augmentation de leur clientèle aux dépens de la circulation des voitures particulières.

Pour ce qui est des transports souterrains, nous avons tout d'abord progressivement porté la capacité du métro à peu près à son maximum. C'est pourquoi, tout en continuant la modernisation du matériel et en développant l'utilisation de rames plus longues, nous faisons l'effort essentiel sur la construction du métro express régional. Ainsi que vous le savez, ce métro express comprendra deux branches : l'une à l'Ouest, reliant Saint-Germain à la rue Auber, en passant par la Défense et l'Étoile, avec une mise en service échelonnée en 1969, 1970 et 1971, et l'autre à l'Est, reliant Boissy-Saint-Léger à la Nation, et dont la mise en service est prévue pour 1969. Le but de ce métro, c'est avant tout de donner à de nombreux habitants de la banlieue la possibilité de se rendre très rapidement au centre de Paris, et par conséquent, de renoncer à y venir en voiture.

Tout cela correspond à un volume d'investissements considérable : c'est ainsi que les crédits d'équipement de la RATP sont passés de 46 millions en 1960 à 500 millions en 1966 et passeront à 600 millions de francs en 1967. Je parle toujours en francs nouveaux bien entendu. C'est donc un effort immense qui, ici aussi, est accompli.

Question 5 – *Tout en comprenant la nécessité des travaux entrepris dans la capitale, les automobilistes parisiens sont particulièrement sensibles à la gêne supplémentaire que ces travaux apportent à la circulation, d'autant plus que chacun a l'impression qu'aux quelques grands chantiers s'ajoute toute une série de travaux secondaires dont la multiplication et le manque de coordination achèvent de faire obstacle à un écoulement satisfaisant de la circulation.*

Réponse – Il est exact qu'en raison même de leur importance, les travaux entrepris sont une source de difficultés nouvelles pour la circulation. C'est pourquoi j'ai demandé à la fois un effort d'information du public et une coordination plus stricte des travaux :

- effort d'information : je voudrais que, dès qu'un chantier de quelque importance est ouvert, des panneaux signalent clairement son objet et sa durée probable ;
- coordination plus stricte : je veux dire qu'en période de grands travaux, on doit retarder telle ou telle amélioration de détail pour ne pas cumuler les difficultés. Je viens de donner des instructions en ce sens, compte tenu de l'importance des travaux de la voie express et du métro régional. Il faut comprendre, cependant, que ces efforts de coordination faits par le préfet de la Seine sont d'autant plus difficiles qu'ils ne concernent pas seulement les travaux de voirie, mais aussi ceux qui sont rendus nécessaires par l'extension ou la réflexion du chauffage urbain, des installations téléphoniques, électriques et gazières, du tout-à-l'égout, etc. J'ai demandé, enfin, qu'on étudie une accélération de ces travaux, notamment pendant les périodes de vacances où Paris se vide et où les problèmes de circulation s'estompent provisoirement. Je souhaite, à ce sujet, qu'on puisse imposer aux entreprises adjudicatrices de gros travaux de n'interrompre ou de ne ralentir en aucun cas leur activité en juillet et en août, bien au contraire.

Question 6 – *Les embouteillages qu'a récemment créé, dans le XVI^e arrondissement, la mise en place d'un nouveau système de sens uniques, ont mis à nouveau en lumière, aux yeux de l'opinion, l'importance et parfois les inconvénients des dispositions prises par les pouvoirs publics pour régler et faciliter la circulation. Envisagez-vous d'autres expériences en ce domaine ?*

Réponse – Les services de la Préfecture de police s'emploient en permanence à rechercher toutes les améliorations techniques susceptibles d'intervenir. Comme vous l'avez souligné, les innovations sont quelquefois au début mal acceptées et sources de confusion, mais elles se révèlent souvent heureuses à l'expérience et, dans le cas contraire, nous n'hésitons pas à faire marche arrière. C'est ainsi que des tentatives d'inversion de sens uniques selon les heures de la journée ont été faites dans certaines rues de Paris ; les résultats n'ayant pas été concluants, cette expérience a été abandonnée. Mais toute une série d'autres problèmes restent à l'étude : celui de la durée d'alternance des feux rouges et verts par exemple, ainsi que celui de leur synchronisation.

En tout cas, Paris a la chance de disposer d'une police, dotée maintenant de moyens très modernes, aidée par une signalisation très dense et qui est considérée comme une des meilleures du monde, sinon la meilleure en matière de circulation. Ceci est un atout considérable pour aider à résoudre nos problèmes. J'ose ajouter que les automobilistes peuvent, par leur comportement, jouer un rôle important. Je ne parle même pas de ceux qui refusent la priorité, mais de ceux qui en abusent, de ceux qui n'hésitent pas à franchir un feu au moment où il va devenir rouge, et à se trouver immobilisés en travers du flot de voitures venant de leur droite. Lorsque, pour deux pare-chocs qui se sont légèrement heurtés, les conducteurs font échange d'invectives pendant 10 minutes voire obligent les agents à leur dresser un constat, ils constituent une entrave inadmissible à une circulation normale. Il n'est pas jusqu'aux piétons qui n'aient leurs responsabilités. Lorsque, à un carrefour, alors que le feu est encore au vert, ils descendent du trottoir et se massent sur le bord de la chaussée, ils ralentissent la circulation sans aucun intérêt pour eux-mêmes.

Question 7 – *Comment voyez-vous, au total, l'avenir du problème de la circulation à Paris, compte tenu du développement considérable de la circulation générale escomptée au cours des 10, 15 ou 20 prochaines années ?*

Réponse – Je vous rappelle les chiffres que j'ai cités tout à l'heure. Si les 700 000 voitures du parc automobile parisien se mettaient à rouler ensemble, cela signifierait qu'elles seraient toutes immobilisées. Or, demain, elles seront 800 000, 900 000, 1 000 000 sans doute. C'est un problème qui n'est pas propre à Paris. New York, longtemps cité en exemple, est à l'heure actuelle dans une situation qui ressemble beaucoup à la nôtre. Londres s'en approche, bien que l'automobiliste britannique, par sa discipline, facilite grandement l'action de la police ; et quant à Tokyo je peux vous dire que les difficultés y sont bien pires que chez nous.

Devant cette montée des problèmes, une conjugaison des efforts est absolument indispensable. Car, quelle que soit l'action du Gouvernement et des autorités administratives ou élues de la ville de Paris, la circulation deviendra quasi impossible s'il n'y a pas le concours

et la bonne volonté de la population toute entière, automobilistes et pétiens. Personne ne pourra empêcher la paralysie du trafic si l'on ne se tourne pas davantage vers les transports en commun, si l'on n'utilise pas au maximum les garages et les parcs de stationnement, si l'on vient à son travail en auto alors que l'on pourrait laisser sa voiture aux portes de Paris, voire chez soi en empruntant le métro.

Le Gouvernement est, pour sa part, décidé à poursuivre l'effort d'organisation et d'équipement déjà entrepris. Il y consacrera les moyens financiers nécessaires, mais il s'attachera aussi à tenir compte dans son action des données techniques et des contingences d'urbanisme propres à la capitale. Paris a, en effet, un passé, une originalité, une vocation qui méritent les plus grands égards. Le Parisien ne doit pas être regardé uniquement comme un automobiliste pressé ; il faut sauvegarder ou plutôt retrouver la promenade, voire la flânerie, comme on a retrouvé le silence. Il faut arriver à purifier l'atmosphère des vapeurs d'essence, pour des raisons d'hygiène mais aussi d'agrément. N'oubliez pas non plus que Paris est, dès maintenant, une des villes les plus denses du monde. Le problème de la circulation doit donc y être pensé à long terme en fonction des perspectives de développement de toute l'agglomération et de la région qui l'entoure.

À cette préoccupation répondent les efforts entrepris en vue de préciser le plan directeur de Paris et le schéma directeur de la région parisienne. Au total, le problème de la circulation s'inscrit dans un cadre général, à l'intérieur duquel nous cherchons des solutions d'ensemble pour l'avenir en même temps que nous multiplions les améliorations de détail. Il suffit aux Parisiens d'ouvrir les yeux sur les innombrables chantiers ouverts pour qu'ils se rendent compte que nous travaillons !

Discours prononcé à Savigny-les-Beaune (29 octobre 1970)

Mots-clés : Aménagement du territoire – Automobile – Autoroutes – Bourgogne – Marché commun

Le 29 octobre 1970, Georges Pompidou inaugure le dernier tronçon de l'autoroute Paris-Marseille, accompagné notamment par Albin Chalandon, ministre de l'Équipement et du Logement. Il prononce plusieurs discours dans différentes communes traversées par l'autoroute (Pouilly-en-Auxois, Beaune, Châlons-sur-Saône, Mâcon, Lyon). Le discours de Savigny-les-Beaune porte plus particulièrement sur le rôle des autoroutes.

Mesdames et messieurs,

Il est symbolique que ce soit sur le territoire d'une commune, connue depuis toujours pour la qualité de son vignoble et de ses vins, que nous inaugurons aujourd'hui un ouvrage d'art qui est tourné, lui, vers les formes modernes et nouvelles de l'économie et qui pour autant n'en traverse pas moins avec amour et satisfaction ces vieux paysages de vignobles. Je remercie le président Collaveri de m'avoir épargné l'énumération de tous ceux qu'il conviendrait de remercier ici et en particulier non seulement les dirigeants mais les travailleurs qui ont collaboré à la réalisation de cette autoroute. Tout leur a été dit et je ne puis que m'associer aux paroles qui ont été prononcées.

Si aujourd'hui le président de la République vient inaugurer cette dernière partie de l'autoroute en présence de plusieurs membres du gouvernement, en présence de toutes les personnalités de la Bourgogne et les dirigeants d'entreprises, de sociétés, d'organismes nationaux qui collaborent ici et ailleurs à la réalisation des autoroutes, c'est que cette inauguration revêt un sens important non seulement par la qualité, la grandeur de l'ouvrage puisque pour la première fois quelque mille kilomètres traverseront notre France de part en part mais aussi parce que la décision qui a été prise en 1962 est de celles qui marquent un tournant dans la conception même des autoroutes.

C'est pour moi, je l'avoue, une certaine satisfaction, ayant été à l'origine de cette décision qui a amené le gouvernement à prendre position, c'est pour moi une satisfaction particulière que de pouvoir aujourd'hui l'inaugurer et constater que la tâche entreprise a été permise. Comme le rappelait M. Collaveri, pendant longtemps la France s'est bercée de l'idée qu'elle avait un magnifique réseau routier, ce qui est vrai, et que par conséquent elle n'avait pas besoin d'autoroute et c'est ainsi qu'en 1958 nous avons encore moins de 100 kilomètres d'autoroute en service. Mais, par la suite, la décision de 1962 marquait un changement peut-être plus important encore car si le développement de la circulation automobile qui, en France, avait dépassé toutes les prévisions rendait manifestement insuffisant en un certain nombre d'endroits notre réseau routier, c'était en particulier le cas pour le dégagement des grandes villes, c'était le cas dans les zones de densité particulière. Nous avons tendance, nos administrations avaient tendance à considérer en quelque sorte que l'autoroute n'était rien d'autre qu'une route améliorée permettant une circulation plus rapide, plus régulière, plus dense et que par conséquent le réseau autoroutier devait se concevoir en fonction des

besoins existants de la circulation. Et partout sur nos routes on voyait apparaître ces petits cordons qui permettaient de compter le nombre de voitures qui passaient et en fonction de cette densité de circulation on décidait un moment ou à l'autre s'il y avait lieu de passer à l'autoroute.

Une telle conception conduisait évidemment à des choses très utiles comme par exemple les autoroutes de dégagement autour des grandes villes et de Paris d'abord, comme aussi à certaines liaisons particulièrement chargées au point de vue de la circulation, mais à mon avis une telle conception négligeait ce qu'il y a de plus important dans l'autoroute, c'est à dire son caractère lié à l'activité économique, au développement de l'activité économique et le fait que l'autoroute n'est pas simplement chargée de faciliter la circulation, mais de répondre à des besoins, de les changer, en quelque sorte de les créer, en créant l'activité, en développant l'économie, en étant ce qu'on appelle un facteur d'entraînement. C'est le sens que j'ai voulu donner à la décision en 1962, que j'ai fait adopter par le gouvernement, en prenant position pour l'autoroute de Lille à Marseille sans me préoccuper de savoir si en telle ou telle partie du circuit la circulation telle qu'elle existait n'exigeait pas immédiatement la voie autoroutière. Je le faisais, et le gouvernement l'a fait consciemment et nous avons tenu contre toutes les difficultés y compris les difficultés budgétaires. Le ministre de l'Équipement ici présent doit se rappeler qu'alors que j'étais simple député, je lui ai écrit, en une année où le budget était particulièrement sévère, pour lui demander de faire attention à ne sacrifier, en aucun cas, cette priorité essentielle qui était l'achèvement de l'autoroute Lille-Marseille. Et le ministre de l'Équipement a parfaitement tenu ce que le gouvernement précédent avait promis.

Une telle conception de l'autoroute entraîne un certain nombre de conclusions et de conséquences. D'abord, je le répète, l'autoroute doit être continue. L'autoroute est l'équivalent de ce qu'est dans l'organisme humain le système circulatoire, elle apporte la vie et par conséquent, on n'imaginerait pas des artères qui auraient des goulots d'étranglement sous prétexte qu'à cet endroit-là l'autoroute doit être interrompue, c'est sa première et nécessaire caractéristique. Toute interruption constitue un goulot d'étranglement et par conséquent enlève à l'autoroute l'essentiel de sa capacité économique, de sa virtualité économique. Deuxième conséquence ; ouvrons la carte, regardons-la ; la France aujourd'hui fait partie d'un ensemble, l'économie traverse les frontières, à l'intérieur de la Communauté économique bien entendu où toutes frontières sont abolies pour la circulation des marchandises et même des hommes et avec nos autres voisins qu'ils soient ou non candidats à entrer dans la Communauté économique. Par conséquent, l'autoroute doit être liée à l'étranger, elle doit rejoindre les réseaux routiers étrangers, c'est une deuxième condition ; elle doit être un élément d'un développement économique à l'échelle européenne. C'est ce qui se fait, c'est ce qui devra se faire aux deux extrémités de cette autoroute en reliant d'une part Lille au réseau autoroutier belge, en reliant d'autre part Marseille au réseau autoroutier italien et aussi et peut-être par priorité à l'Espagne par Montpellier et Perpignan.

Mais il y a encore un troisième aspect que je voudrais souligner. À partir du moment où l'on considère que l'autoroute est un élément de création économique, il est évident que se pose le problème de la répartition de cette activité économique sur l'étendue de tout le territoire. C'est le problème de l'aménagement du territoire et il n'est point étonnant que M. le Ministre, délégué au Plan et à l'Aménagement du Territoire, soit ici présent. En effet puisque l'autoroute mène l'activité, elle intéresse éminemment tous ceux qui ont la charge de répartir harmonieusement les activités économiques sur l'ensemble du territoire national.

Il ne s'agit donc pas simplement d'avoir une voie qui traverse la France du nord-ouest au sud-est ; il s'agit d'avoir tout en comprenant la nécessité des autoroutes de dégagement, pour les grandes agglomérations urbaines, il s'agit d'avoir tout un quadrillage, tout un réseau autoroutier qui amène la vie à toutes les régions de France, de même, je le répète, que nos artères amènent le sang dans les tissus les plus épais jusqu'aux extrémités du corps. Et en particulier nous devons veiller à ce que ce réseau autoroutier ne soit pas conçu comme l'ont été un peu trop notre réseau ferroviaire et notre réseau routier lui-même, en étoile autour de Paris. Bien entendu, la liaison avec Paris est très importante pour toutes nos régions. Mais il est au moins aussi important de quadriller la France du nord au sud et d'est en ouest, de telle manière que toute l'activité ne soit pas en quelque sorte happée par la région parisienne mais qu'elle puisse au contraire être répartie, et qu'ainsi nous mettions en liaison toutes nos régions les unes avec les autres, et non seulement les unes avec les autres mais avec les pays européens qui nous bornent à l'est et au nord-est. C'est ce qui doit être fait.

Et puisqu'aujourd'hui nous sommes ici sur cette autoroute A6, je dis très clairement qu'il importe de commencer rapidement la construction vers Dijon de l'autoroute A35 Beaune-Dijon qui sera le commencement de l'autoroute reliant la Bourgogne à la Lorraine, et au-delà de la Lorraine au nord-est européen. Je dis qu'il conviendrait également de commencer et de commencer, je l'espère dès 1971, la construction de l'autoroute A36 vers la Franche-Comté, au sud de l'Alsace et à l'Allemagne. Et naturellement ces autoroutes devront ultérieurement se prolonger vers l'ouest de telle manière que nos régions d'Alsace et de Lorraine soient reliées à travers la Bourgogne jusqu'à l'Océan, de la même manière que la région lyonnaise et par conséquent genévoise devra être reliée au sud-ouest aquitain. Toutes ces liaisons transversales seront la base même du dispositif économique futur de la France et de la répartition en particulier des industries.

Tout cela est ambitieux, je le reconnais, tout cela coûte cher et il a fallu trouver beaucoup d'argent dans le budget, des ressources nouvelles, des formes nouvelles de financement, tout s'y est mis et nous pouvons constater que nous avons, durant ces dernières années, réussi à marcher à peu près au rythme de 150 kilomètres d'autoroute par an et que nos ambitions désormais sont de doubler ce rythme, cette cadence et de marcher à la cadence de 300 kilomètres d'autoroute par an.

Dernière question est-ce que l'autoroute tuera les autres moyens de communication ? Je ne le crois absolument pas, qu'il s'agisse du réseau fluvial, qu'il s'agisse naturellement de la voie ferrée, qu'il s'agisse du développement des transports aériens. Mais quels sont les rapports de l'autoroute et de la route traditionnelle ? Et bien tout d'abord on le comprend bien la route continuera à prolonger en quelque sorte l'autoroute. Elle sera le moyen de diffuser cette activité économique que crée l'autoroute et de la transporter jusque dans les petites villes et même dans les villages et la route ainsi complètera le rôle d'aménagement du territoire qui est essentiel dans l'autoroute. Mais en même temps, je souhaite que le développement du réseau autoroutier puisse rendre à nos routes et à l'automobile une de leurs qualités premières qui ces dernières années a tendu à disparaître.

Certes, l'automobile est un élément du travail, c'est un instrument de travail, mais qui ne voit qu'elle était aussi l'automobile individuelle, un instrument de libération, la possibilité pour l'homme d'échapper aux contraintes nécessaires trop souvent du transport en commun, la possibilité de se rapprocher de la nature, de retrouver la géographie de notre

pays, dont les routes épousent le sol et suivent les cours de nos vallées et retrouvent même notre histoire en allant de ville en ville et de clocher en clocher ; tout cela a tendu, il faut bien l'admettre, à disparaître et nous sommes à l'heure actuelle plutôt sensibles à l'aspect, désolant souvent, de ces longs rubans automobiles progressant lentement un peu comme les migrations de fourmis. J'espère et je souhaite que grâce au développement du réseau autoroutier et grâce aussi à l'éducation des Français automobilistes, on pourra à la fois avoir le réseau économique de circulation intense qui est nécessaire à un pays moderne et puissant et retrouver par la route et par la voiture individuelle ce facteur de libération qu'elle constituait à l'origine et qui répond profondément à l'individualisme français.

Il me reste, mesdames et messieurs, à espérer que dans ce grand mouvement d'expansion de développement qui est celui de la France à l'heure actuelle et qui atteint tout le monde, grâce à l'achèvement de cette autoroute, la Bourgogne en profite largement, et devienne et redevienne une région non pas seulement célèbre par ses vignobles ou ses monuments, mais d'une activité économique intense grâce à sa situation incomparable au carrefour des autoroutes européennes.

Interview sur la région parisienne (17 novembre 1971)

Mots-clés : Aménagement du territoire – Paris – Région parisienne – Villes nouvelles

Georges Pompidou accorde cette interview à Charles Finalteri, directeur général de l'ORTF pour la télévision et la radio Île-de-France, le lundi 15 novembre 1971. Elle est diffusée deux jours plus tard.

Question – En consacrant votre journée du 18 novembre à une visite de travail de la région parisienne, vous innovez, puisqu'aucun chef de l'État ne l'avait fait avant vous. Quel sens avez-vous voulu donner à cette décision ?

Georges Pompidou – Vous savez que presque tout le monde a tendance à visiter ce qui est loin et à oublier ce qui est près. J'ai voulu, en ce qui me concerne, montrer que bien que le chef de l'État soit à Paris, il ne se désintéresserait ni de Paris, ni de la région parisienne.

Au surplus, les problèmes de la région parisienne ont trop évolué depuis quelques années, pour que je n'essaie pas de me rendre sur place pour voir comment pratiquement les choses se font. D'une part, nous avons créé le District, et de très nombreux nouveaux départements. D'autre part, il y a le schéma directeur, qui a mis en place des projets concernant les moyens de transports et les équipements de la région parisienne.

Mon intention est de voir d'abord comment fonctionne tout cet appareil administratif, comment s'applique ou commence à s'appliquer le schéma directeur. Est-ce qu'il y a des modifications à apporter, des nuances à introduire. Enfin, je veux montrer à la population de la région parisienne que je ne l'oublie pas et que je m'intéresse aussi à elle et à ses problèmes.

Question – Alors précisément, monsieur le Président, bon nombre de Français des autres provinces considèrent peut-être que Paris et sa région ont une place privilégiée dans la politique économique, sociale et même d'équipement. Alors, ne pensez-vous pas que votre visite risque d'accréditer cette opinion et par voie de conséquence, quel est l'équilibre nécessaire et comment concevez-vous la place de la région parisienne dans l'économie nationale ?

Georges Pompidou – Il n'y a rien de plus absurde à mes yeux que le conflit entre Paris et la province. Je ne suis pas suspect, je pense, aux yeux des provinciaux, puisque j'ai créé l'aménagement du territoire et j'ai montré encore récemment dans les voyages à Toulon, à Toulouse, à Brest, l'intérêt que je porte à l'aménagement de toutes nos provinces. Mais Paris et la région parisienne représentent une part considérable de la France, plus de 9 millions d'habitants et cette région parisienne n'est pas simplement près du sixième de la population française, elle est aussi le pôle économique d'activité qui fait équilibre entre la France et des régions suréquipées comme, par exemple, le nord-est Européen ; et par là même, elle rétablit en quelque sorte vers l'ouest, le centre de gravité de l'Europe.

J'ajoute, et c'est peut-être plus important que tout, que Paris est la capitale de la France et, à ce titre, joue un rôle qui bénéficie à toutes les provinces françaises et à tous nos départements. Une grande capitale, illustre, prestigieuse, visitée, est un élément essentiel de la grandeur d'un pays ; ce qui fait que travailler pour Paris et la région parisienne, c'est travailler pour la France tout entière.

Question – *En vous rendent, monsieur le Président, successivement, jeudi à Bobigny, Créteil, Évry, Cergy-Pontoise et Nanterre, avez-vous voulu marquer d'une façon particulière la réalité de ces nouveaux départements et avez-vous voulu aussi marquer l'intérêt que vous portez aux problèmes des villes nouvelles et de leur environnement ?*

Georges Pompidou – Nous avons créé de nouveaux départements, il est assez normal que, les visitant, j'aille dans les chefs-lieux, dans les préfetures ; d'autant plus que ces préfetures ont été conçues sur un type moderne, beaucoup plus fonctionnel, offrant ainsi au public plus de facilités et plus de commodités. C'est ce que je veux voir sur place. Ainsi par là même, j'affirme l'existence de ces départements.

Vous me parlez des villes nouvelles ? C'est une autre affaire. Certaines de ces préfetures ne sont pas des villes nouvelles d'autres le sont ou le deviendront, par leur croissance très rapide. Ce problème des villes nouvelles mérite une attention particulière parce qu'il s'agit pour nous d'éviter que l'urbanisation de la région parisienne se fasse en tâche d'huile, un peu n'importe comment, dans le fouillis qu'on a connu dans la banlieue d'entre-deux-guerres. Il s'agit de la recentrer et de lui redonner en quelque sorte des points d'attache solides. Il faut aussi que ces villes nouvelles soient de vraies villes. Les villes se font en général au cours des siècles.

C'est la grande difficulté de l'opération villes nouvelles, que d'essayer de créer en quelques années une ville avec toutes ses structures, avec son centre avec tout ce qui fait que les habitants ont l'impression d'appartenir réellement à une cité, et que cette cité ait une âme. Il y a là un problème sérieux, non seulement sur le plan des équipements de l'architecture, de la conception mais aussi un problème d'environnement de cadre de vie. Là aussi, je veux voir sur place, pour préciser mes idées, je le dis franchement, et voir si la direction dans laquelle nous nous engageons est la bonne, ou s'il y a lieu de l'infléchir.

Dans la vie, il ne faut jamais partir de théories trop abstraites et prétendre imposer aux gens et au monde, sa vision propre. Je crois qu'il faut aller sur place, qu'il faut faire appel aux gens, qu'il faut voir ce dont ils ont besoin, qu'il faut sentir davantage leurs intérêts, leurs désirs, et que, c'est en fonction des hommes qu'il faut faire des villes et non pas obliger les hommes à entrer dans des villes préfabriquées.

Question – *Je vous remercie, monsieur le Président, d'avoir bien voulu nous consacrer quelques minutes pour la présentation de votre visite dans la région parisienne.*

Georges Pompidou – C'est moi qui suis heureux de cette occasion que j'ai de vous dire, pour les habitants de la région parisienne, le plaisir que j'aurai à leur rendre une trop courte visite.

Discours au District de la région parisienne (18 novembre 1971)

Mots-clés : Administration – Aménagement du territoire – Automobile – Construction/immobilier – Déconcentration/décentralisation – Emploi – Logement – Paris – Région parisienne – RER – Sécurité – Transports – Urbanisme – VIe Plan

Le jeudi 18 novembre 1971, Georges Pompidou visite différentes communes de région parisienne, accompagné notamment par Jean Chamant, ministre des Transports.

Mesdames, messieurs,

Je tiens à remercier le président Chaudières, le président Wagner, des paroles qu'ils ont bien voulu m'adresser et déclarer à tous ma satisfaction de me trouver ce soir en présence de tant d'élus, de représentants, d'administrateurs de la région parisienne. Dix ans ! Dois-je dire « dix ans déjà » ou « il n'y a que dix ans » ? Voici, en effet, dix ans que le gouvernement de Michel Debré installait le District. Ce geste dont l'importance s'est manifestée par la suite signifiait que pour la première fois depuis longtemps, depuis toujours on percevait la cohérence de la région parisienne et la nécessité par conséquent d'en avoir une vue globale en même temps que d'associer l'État et ses représentants aux élus et à la population.

Au terme de cette journée, mon impression est bien que pendant des dizaines d'années, très peu de choses pour ne pas dire rien avait été fait. Les choses allaient toutes seules, les logements s'installaient comme ils voulaient, où ils pouvaient, les usines ou les emplois également et petit à petit cette agglomération parisienne prenait sa taille énorme sans que, à aucun moment, personne n'ait senti la nécessité de regarder le problème dans son ensemble et d'essayer de lui trouver non pas une solution, il n'y a jamais une solution, mais les moyens de parvenir à des solutions. Le District a été à ce point de vue là plus qu'une création administrative, il a été une révolution.

Par la suite, bien entendu, d'autres réformes ont été faites car, et c'était bien le sens de la création du District, la première des choses à faire, c'était de donner à la région parisienne une administration. On s'apercevait à ce moment-là que la situation administrative de la région parisienne était non seulement périmée mais absurde ; le département de la Seine était énorme, surpeuplé et tout autour il y avait ce département de Seine-et-Oise dont la structure circulaire rendait toute administration impossible ou en tout cas peu efficace et créait pour ceux qui n'habitaient pas dans le sud-ouest du département des difficultés considérables pour les actes tellement nombreux qui relient le citoyen d'aujourd'hui à l'administration. C'est pourquoi en 1964, mon gouvernement a pris la décision alors fort discutée de découper la région parisienne, de créer trois départements autour de Paris, à l'intérieur du département de la Seine et de découper le département de Seine-et-Oise lui-même en trois autres départements. Du même coup, on créait cinq nouvelles préfectures, on les créait sur le papier elles sont aujourd'hui sur le terrain et à une exception près elles sont terminées et elles fonctionnent pleinement.

Ce que la création des départements et des préfectures représente de soulagement pour la population, on me l'a dit partout où je suis passé aujourd'hui. Citons quelques chiffres au hasard ; 1 500 personnes se rendent tous les jours à la préfecture de Cergy-Pontoise, 700 et parfois 1 000 cartes grises sont distribuées, et chacune en un quart d'heure à la préfecture de Créteil, 300 000 cartes grises et permis de conduire, 200 000 passeports ou cartes d'identité ont été délivrés en deux ans à la préfecture de Bobigny. Tout cela montre à quel point en rapprochant l'administration des administrés, on a facilité leur vie.

Le découpage naturellement devait être complété, il l'a été encore, tout récemment, par la réforme de la police. Désormais, tous les préfets, y compris les préfets de la petite couronne, ont leur police. Jusqu'à une date récente on avait laissé le préfet de police maître de l'ancien département de la Seine mais naturellement étant donné la présence du gouvernement à Paris, étant donné les problèmes de l'ordre à Paris, le préfet de police ne pouvait pas ne pas avoir la tentation de garder ses forces sur Paris, qu'il s'agisse des forces de police parisienne proprement dites, ou qu'il s'agisse des compagnies républicaines de sécurité qui peuvent lui être données en renfort. Désormais, chaque préfet, non seulement de la grande couronne mais de la petite couronne a sa police. Désormais, les commissariats s'ouvrent les uns après les autres et l'on peut dire que l'accroissement des effectifs qui a atteint dans les départements de la petite couronne entre 22 et 30 % dans les deux dernières années et qui va croître encore en 1972, permettra à chacun de ces départements et à chacun de ces préfets de disposer en 1972 de trois mille agents en tenue sans compter les compagnies de CRS qui leur sont affectées de façon permanente.

Ainsi à l'administration et à ses facilités se joint la sécurité, car en dépit de quelques excès, en dépit de quelques incidents, en dépit de tout ce que nous trouvons quelquefois dans la presse et que nous ne pouvons pas ne pas regretter, il n'en est pas moins vrai que Paris et la région parisienne donnent au monde l'exemple d'une des grandes agglomérations à la fois les plus vivantes et les plus tranquilles, les plus sûres, les mieux administrées et les mieux entretenues. Tout cela devait être coordonné. Le Conseil d'administration du District est chargé. Le Comité consultatif économique et social est venu s'adjoindre à lui et apporte des avis qui sont toujours précieux et compétents. Tout cela se traduit par une organisation qui est à la fois coordonnée et déconcentrée et qui permet à la population et à ses représentants de collaborer étroitement avec l'administration, sans pour autant tomber dans la dispersion.

Tout cela était nécessaire étant donné l'ampleur des problèmes posés. Plus de neuf millions d'habitants et sans doute allons-nous vers dix et douze millions, posent d'immenses problèmes dans tous les domaines. Il faut pour cette population si nombreuse, d'abord créer des emplois. À ce point de vue là d'ailleurs, je voudrais, à la suite d'une journée où l'on a beaucoup parlé de l'emploi non pas dire que tout va bien, il s'en faut, mais demander que l'on n'ait pas une vue pessimiste de la situation. En fin de compte, si je prends la proportion de la population active, à Paris et dans la région parisienne, elle est d'environ 46 % alors qu'elle n'est guère que de 40 % dans la France entière et cette proportion s'étend à plus de 50 % à Paris même et près de 48 % dans la petite couronne ; on ne peut donc pas dire que la région parisienne soit de ce point de vue-là desservie par rapport au reste de la France, bien au contraire. Quant aux créations d'emplois, dans les années récentes, elles ont encore été pratiquement de près d'un tiers par rapport à l'ensemble de la France, ce qui est évidemment une proportion considérable.

Et pourtant, il se pose des problèmes. Ces problèmes sont dûs d'abord au fait que l'industrie a tendance à se décentraliser. Sans doute est-ce une politique délibérée de l'État et de l'Aménagement du territoire que d'avoir considéré pour des raisons qui tiennent à la fois à la structure de la région parisienne et aux besoins de nos provinces, et en particulier de celles qui sont le plus excentrées, qu'il y avait lieu d'encourager une certaine décentralisation de l'industrie. Cette décentralisation, de toute manière, se ferait toute seule et se fait partout, pour des raisons qui ne sont pas forcément volontaires de la part de l'administration. Cette décentralisation industrielle est ressentie dans certains départements de la couronne et en particulier, je le sais, dans la Seine-Saint-Denis qui est le seul des départements de la région où, pour employer le jargon des statisticiens, le solde de l'emploi ait été l'an dernier négatif, autrement dit où il y ait eu plus de suppressions d'emplois qu'il n'y avait de créations. Partout ailleurs, le solde a été nettement positif. Je tire de là en tout cas une conclusion, c'est que dans la mesure où nous avons affaire à des industries dont la décentralisation ne s'impose pas, il ne convient pas de mettre fin à cette politique d'aménagement du territoire, mais il ne convient pas pour autant de vider la région parisienne de ses industries. Il faut garder dans la région parisienne un secteur secondaire qui correspond d'abord à toute une partie de la population en quête d'emploi, et qui est une base d'activité indispensable pour que puisse se développer complètement l'autre secteur qui lui galope c'est-à-dire le secteur tertiaire.

Une deuxième conclusion que je tire de mon voyage, c'est qu'il y a lieu de rééquilibrer l'emploi dans la région parisienne et sur le plan géographique et sur le plan sectoriel. Il faut d'une part rééquilibrer l'emploi entre l'Est et l'Ouest. Les créations d'emplois, notamment dans le tertiaire, se font presque uniquement dans l'Ouest à l'heure actuelle. Il est nécessaire et pour l'agglomération de Paris même et pour la région parisienne que l'État fasse un effort pour les décisions qui lui appartiennent (et le District sur ce point doit pouvoir lui apporter sa collaboration) afin de procéder à un certain rééquilibrage en faveur de l'Est parisien. De ce point de vue, certaines décisions récentes, je pense à l'aérotrain, ont pu être critiquées, à mon avis elles ne sont pas sans mériter une certaine critique mais il faut toujours choisir entre des inconvénients et la raison d'argent est hélas la meilleure. Il n'en est pas moins vrai qu'il faudra envisager un effort plus grand pour l'Est parisien.

D'autre part ce rééquilibrage doit se faire également entre les activités, et il n'est pas souhaitable que le tertiaire s'implante, comme il le fait à l'heure actuelle, presque uniquement dans Paris. Il convient de faire un certain desserrement du tertiaire vers leurs départements de la petite couronne et de la grande couronne en particulier puisque je citais tout à l'heure de département de la Seine-Saint-Denis ; il est évident qu'au moment même où le secteur secondaire diminue dans le département de la Seine-Saint-Denis, un apport d'emplois du secteur tertiaire donnera à ce département non seulement l'activité qui pourrait lui faire défaut mais un certain équilibre qui lui serait également profitable.

Au total la région parisienne avec sa population, avec son activité très grande représente comme on le rappelait tout à l'heure quelque chose de capital, non pas simplement par rapport à la France mais par rapport à l'Europe. Si on regarde une carte de l'Europe, si l'on voit la densité humaine et d'activité dans le nord, le nord-est et l'est puis vers la vallée du Rhône et la région de Turin et de Milan, il est évident que la France serait quelque peu excentrée, serait en dehors du grand courant actif à l'exception de son Nord et de son Nord-Est si elle n'avait pas la région parisienne qui est le môle où viennent s'amarrer

toutes les activités nationales et qui attirent vers l'ouest, et par conséquent au profit de tout notre Ouest, de notre extrême Ouest et de notre Sud-Ouest, des activités non seulement nationales mais européennes. Le rôle de Paris et de la région parisienne pour permettre à la France de prendre toute sa place dans l'activité européenne est essentiel.

J'entends bien qu'il ne suffit pas d'avoir du travail et qu'il y a le problème de vivre. Vivre, c'est d'abord le logement. Je note cependant que le problème du logement paraît un peu moins aigu qu'il a pu être il y a quelques années et cela se comprend puisque voici des années que nous construisons dans la région parisienne environ 100 000 logements par an et qu'un rythme légèrement supérieur est prévu pour le VI^e Plan. Le logement, c'est aussi un problème de qualité : qualité du logement, destruction de l'habitat insalubre, suppression des bidonvilles. De grands efforts ont été faits, j'ai rappelé tout à l'heure dans une des préfectures que j'ai visitée que l'on avait multiplié de 1970 à 1971 par six les crédits pour la destruction de l'habitat insalubre.

Il reste la difficulté principale qui est le terrain. N'oublions pas que cent mille logements par an, cela veut dire que dans la région parisienne nous construisons l'équivalent d'une ville comme Bordeaux, n'oublions pas que cela veut dire que chaque année il faut trouver environ 6 000 hectares de terrain c'est-à-dire les deux tiers de la superficie de Paris. Là aussi les difficultés sont grandes, là aussi les efforts accomplis sont très grands puisque pour le VI^e Plan les crédits réservés à la réservation foncière sont augmentés de cinq fois par rapport au V^e Plan. On pourrait parler longtemps sur ce problème du logement, sur l'équilibre entre les grands ensembles et la maison individuelle, sur sa répartition dans l'espace, sur le rôle tellement important des zones d'aménagement différées des zones d'aménagement concertées qui ont permis une certaine lutte contre la spéculation et la possibilité de coordonner la construction.

Je ne veux pas vous retenir trop longtemps et par conséquent, je passerai. Voilà donc des hommes dont nous admettons que nous faisons tout pour qu'ils aient un emploi, dont nous faisons tout pour qu'ils aient un logement, encore faut-il qu'ils aient l'agrément de la vie. C'est le problème de l'environnement. Reconnaissons qu'il est un certain nombre de domaines où on a fait énormément. Je pense aux équipements de toute nature et en particulier aux équipements universitaires, culturels et sociaux. Je sais qu'il y a des retards, en particulier du point de vue de l'équipement sanitaire, certaines insuffisances se font jour et certaines appréhensions que nous chercherons, croyez-le, à calmer. Nous tâcherons de faire que le VI^e Plan ne soit pas sur ce point une déception par rapport à ce qui a été fait dans le passé en matière de création hospitalière. Mais en ce qui me concerne en tout cas les équipements universitaires et culturels, en ce qui concerne les équipements sportifs et de loisir, que de choses ont été faites, que de choses que ne l'avaient jamais été ! Je puis citer tel département qui, il y a dix ans n'avait pas une seule piscine couverte et qui en a 18 aujourd'hui. Des milliers de classes, des centaines de collèges d'enseignement secondaire, des dizaines de lycées ont été créés partout, sans parler des universités dont il semble presque que l'on soit saturé.

Tout cet effort accompli en si peu de temps ne serait pas suffisant s'il n'y avait pas la possibilité de se déplacer. Et j'en viens, je crois, au plus difficile des problèmes de la région parisienne : c'est-à-dire aux transports. Cette population qui s'est répandue un peu au hasard

pendant longtemps, autour de Paris, que nous cherchons aujourd'hui à fixer davantage grâce à la conception des villes nouvelles, grâce au schéma directeur qui a été établi, cette population ne peut pas ne pas avoir à se déplacer ; elle le ferait par plaisir, elle le ferait par goût mais elle le fait aussi par besoin et en vue de son travail quotidien. Chacun de m'expliquer que des dizaines de milliers d'habitants du département vont tous les jours travailler à Paris ou vont vers l'ouest et reviennent ensuite coucher vers l'est et que ceci représente des besoins de routes, de transports en commun, etc.

Certes, on peut imaginer que la politique des villes nouvelles et une politique de l'emploi adapté à ces villes nouvelles tendent sinon à diminuer tout au moins à limiter ce besoin de migration quotidienne ; il est en effet souhaitable et je souhaite que l'on recherche le moyen de mettre dans chacune de ces agglomérations qui naissent ou qui se développent des emplois pour les habitants de l'agglomération. Il n'en est pas moins vrai que c'est la plus grande des illusions que de s'imaginer qu'on pourra mettre l'emploi convenant à chaque personne à sa porte. Il y aura toujours des migrations. Il y aura toujours le besoin d'assurer à des centaines de milliers de personnes dans la région parisienne le moyen de se déplacer pour aller sur des lieux du travail.

Dans le VI^e Plan, sur ce point, un effort considérable a été accompli. C'est ainsi que plus de 7 milliards sont prévus pour les transports routiers et 7,7 milliards pour les transports par voie ferrée. Pour la seule année 1972, on a 1,5 milliards. Ce sont donc des sommes considérables et cela va se traduire et s'est déjà traduit par un certain nombre de créations ou d'améliorations. Déjà, nous avons des lignes nouvelles de métro, déjà nous avons des lignes de la SNCF, qui sont électrifiées et permettent un trafic plus rapide, plus dense, déjà nous avons en matière routière de nouvelles autoroutes et je n'oublie pas les créations proprement parisiennes qui sont le périphérique qui à lui tout seul, aura coûté plus de 2 milliards de francs et un certain nombre d'autres voies comme par exemple la voie express Rive Droite, que quelques uns critiquent quelquefois, mais qu'en tout cas 23 millions d'automobilistes ont empruntée l'an dernier ce qui prouve qu'elle sert à quelque chose, et cela sans abîmer le paysage et même en donnant à ces 23 millions de gens qui l'ont empruntée quelques unes des plus belles satisfactions qu'un homme puisse avoir au point de vue esthétique, comme par exemple quand il sort du tunnel devant le Louvre et qu'il débouche sur le Pont-Neuf et l'Île de la Cité. Ceci pour expliquer qu'il y a un certain esthétisme auquel il faut renoncer et que ce n'est pas parce que on empêcherait les voitures de circuler qu'on rendrait Paris plus beau. La voiture existe, il faut s'en accommoder, et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile, à condition que les automobilistes veuillent bien se discipliner.

Parmi les réalisations en cours, il y a l'achèvement du RER et là-dessus je voudrais insister un instant. Le RER n'est pas une simple ligne de métro nouvelle, c'est une véritable révolution dans le cadre des transports souterrains. Non seulement le RER rejoindra Boissy-Saint-Léger à l'est jusqu'à Saint-Germain à l'ouest mais par les liaisons qu'il aura à la gare de Lyon avec tout le Sud-Est parisien, à la Défense le jour où il y aura l'aérotrain, avec le Nord-Ouest parisien et au Châtelet le jour que je souhaite plus proche qu'on ne le dit à l'heure actuelle où la ligne de Sceaux prolongée permettra la liaison avec tout le Sud parisien – le RER constitue l'artère d'un nouveau système de transport infiniment plus commode, infiniment plus rapide et qui permettra à des foules de plus en plus nombreuses de circuler rapidement et sans fatigue d'un bout à l'autre de la région parisienne et presque dans tous les sens. Ce n'est pas une raison, bien entendu, pour abandonner le métro classique, pour ne

pas prolonger un certain nombre de lignes et vous savez comme moi les projets qui sont prévus dans le Plan qu'il s'agisse de prolonger la ligne 8, la ligne 13, la ligne 14, de rejoindre la ligne 13 à la ligne 14 qu'il s'agisse aussi d'un projet un peu plus vague et qu'il faudra bien essayer de matérialiser de prolonger la ligne 5 jusqu'à Orly, ce qui ajouterait à ce réseau dont je parlais un élément tout à fait essentiel.

Si j'ajoute les efforts qui sont faits, pour aboutir à créer lentement, difficilement mais à créer tout de même la Grande Rocade qu'on appelle A 86 et dont certaines parties sont déjà en service, je crois qu'on aura une conception d'ensemble des transports de la région parisienne qui sera à l'époque satisfaisante. Encore faut-il que non seulement il y ait ces créations de lignes et ces créations de routes, d'autoroutes mais qu'il y ait dans ces transports plus de confort. Je pense souvent aux banlieusards qui s'épuisent dans des trains inconfortables avant de prendre un métro où ils sont entassés. La RATP a compris la nécessité d'améliorer ses rames, ses wagons, son confort. Je crois que la SNCF, à son tour, le comprend et que la nomination d'un directeur général adjoint chargé spécialement de la région parisienne donnera à l'action de la SNCF, en ce domaine beaucoup plus d'efficacité et de rapidité dans l'exécution. En tout cas, je demande à M. le ministre des Transports ici présent de bien vouloir y veiller. Je crois que l'amélioration des transports de la SNCF dans la région parisienne doit être une de nos actions les plus énergiques, les plus rapides dans les années qui viennent.

J'ai déjà été trop long et ne vais pas vous faire un exposé sur tous les problèmes d'environnement, les espaces verts auxquels tout le monde aspire et que tout le monde dégrade, la lutte contre le bruit, lutte extrêmement populaire – après quoi il suffit d'être arrêté 40 secondes à un feu rouge pour donner un coup de klaxon, il suffit d'un motocycliste qui part le matin, très heureux de vivre avec une moto qui fait peu de bruit pour réveiller 300 000 Parisiens. Dans ces domaines, c'est vraiment la discipline individuelle, la discipline des habitants de la région parisienne qui s'impose. Tout est prêt, tout est à notre portée pour que ces problèmes de bruit, de pollution, d'agrément de vie, d'espaces verts soient résolus beaucoup mieux que dans n'importe quelle autre agglomération du même ordre, à l'étranger. Mais nulle part, l'oubli de ce qu'il faut faire pour le voisin n'est aussi grand. Comme disait, je crois tout à l'heure M. Wagner, où est l'urbanité qui pourtant étymologiquement doit être la qualité du citoyen ? Je souhaite que les Parisiens fassent un peu de réflexion en eux-mêmes et sur eux-mêmes et qu'ils comprennent que l'environnement dans une grande agglomération urbaine c'est d'abord la conduite de ses habitants et le respect d'autrui.

Pour conclure, que puis-je dire ? Sinon que les efforts qui ont été accomplis en particulier depuis une dizaine d'années sont énormes, et que sans aucun doute énormes sont ceux qu'il nous reste à accomplir. Tout cela a coûté beaucoup d'argent, tout cela coûtera beaucoup d'argent. Il est normal que l'État, la collectivité nationale fassent un effort particulier pour cette région parisienne et de ce point de vue, je considère qu'opposer Paris à la province est une sottise. Paris et la province sont complémentaires. Il n'y a pas de tête qui soit viable sans un corps et il n'y a pas de corps sans tête qui ne se dégrade et ne s'étiolle rapidement. C'est donc avec la conscience qu'en travaillant pour Paris et pour la région parisienne on travaille non seulement pour ses habitants, mais pour tous les Français, pour le renom de la France, pour son prestige vis-à-vis de l'extérieur, c'est avec cette conviction que j'invite ceux qui ont à s'en occuper à travailler courageusement et avec optimisme. Quand on voit ce qui a été fait, eh bien, rien ne doit être impossible à faire. Il suffit de vouloir, il suffit de continuer de persévérer, voilà les leçons que je tire de cette journée à bien des égards reconfortante, même si elle m'a montré tout ce qu'il restait à accomplir.

Entretien avec un journaliste de l'ORTF au Mans (8 juin 1972)

Mots-clés : Automobile

Georges Pompidou assiste aux 24h00 du Mans en 1972. À cette occasion, il est interviewé par un journaliste de la télévision régionale, qui l'interroge essentiellement sur les questions de développement local. L'une des questions, plus générale, porte sur l'automobile.

Question – Monsieur le Président, on sait que vous aimez l'automobile et que vous prenez volontiers le volant. Si vous le permettez, parlant à la fois au chef de l'État et à l'automobiliste, je voudrais vous demander quelle peut être, à votre sens, la place de l'automobile dans l'économie nationale et dans la vie quotidienne des Français.

Georges Pompidou – Il faut tout à fait séparer les deux aspects. Sur le plan économique, les choses sont très claires : l'industrie automobile est la première en France comme d'ailleurs dans tous les pays industriels à l'heure actuelle, où elle est la première pour la création d'emplois directs ou indirects, pour le chiffre d'affaires, pour les ventes à l'exportation. C'est donc un élément fondamental de l'économie nationale et même les pays de l'Est qui pendant longtemps ont pris du retard sentent aujourd'hui le besoin de créer chez eux une puissante industrie automobile.

Un autre aspect c'est le rôle de l'automobile dans la vie. Au départ l'automobile est un instrument de libération. Au lieu d'être astreint aux servitudes des transports en commun, on prend le volant, on prend son automobile, on part quand on veut, vers où l'on veut, comme l'on veut, c'est une libération de l'individu. Tout allait bien, quand les automobilistes étaient une minorité, mais voilà, le progrès, le progrès économique, le progrès social ont fait qu'aujourd'hui en France il y a entre 10 et 15 millions de véhicules automobiles.

À partir de là des problèmes se posent. Les villes sont encombrées, quand ce n'est pas paralysées et les routes elles-mêmes connaissent le même sort, tout au moins à certaines heures, à certains jours, par exemple au moment des départs ou des retours de vacances ou de ce qu'on appelle les week-ends. À partir de ce moment-là, il apparaît que l'individu reprend sa place, si je puis dire, dans le troupeau. Quand on voit ces longues files de voitures qui avancent tant bien que mal les unes derrière les autres, on éprouve plus un sentiment d'esclavage que de libération.

Je crois qu'il faut penser ce problème sous tous ses aspects. Il y a un côté équipement public c'est évident : que ce soit les autoroutes, les parkings, mais il y a aussi un côté éducation des hommes. En fin de compte, le problème n'est pas de savoir si on détruira l'automobile, on ne s'en passera plus. Le problème est de savoir si l'homme saura tirer parti de l'automobile, en tirant des avantages et non pas des inconvénients comme c'est trop souvent le cas à l'heure actuelle, je le reconnais.

Déclarations sur l'art et l'architecture – Le Monde (17 octobre 1972)

Mots-clés : Architecture – Art – Civilisation – Clamart – Construction/immobilier – Exposition de 1972 – Histoire/mémoire – HLM – La Défense – Les Halles – Logement – Maine-Montparnasse – Paris – Projet Beaubourg – Urbanisme

Monsieur le Président, la polémique sur les tours de la Défense aura joué le rôle d'un révélateur en matière d'architecture et posé la question de la qualité du cadre de vie. Comment expliquer que tant de dérogations au plan initialement adopté aient abouti à compromettre une perspective architecturale unique qui va du Carrousel des Tuileries à la Défense ?

D'autre part on a bien le sentiment que quelque chose d'important se réalise à la Défense. Mais qu'offrent les tours en plus de leur vocation utilitaire ? À présent que de vastes opérations d'urbanisme sont en train de renouveler le visage de la France, au bénéfice certes du confort, mais souvent peut-être au détriment du cadre de vie, n'est-il pas temps, monsieur le Président, d'inciter, ici et ailleurs, les maîtres d'œuvre à plus d'exigence ? On peut remarquer le meilleur fini et parfois le plus d'invention que l'on trouve chez nos voisins, alors que la France, par le passé, été au premier plan de la création et des réalisations architecturales.

Enfin, que va-t-on faire en ce qui concerne la perspective de l'Arc de Triomphe à la Défense ? Un concours sera-t-il lancé pour son aménagement ?

Si vous le permettez, je répondrai à vos trois premières questions sans les dissocier, car elles se recoupent me semble-t-il.

Il y a dans la première question un risque de malentendu qui tient au mot dérogation et que je voudrais dissiper. Toute construction est en France soumise à des règles extraordinairement strictes et compliquées, trop, selon moi, mais qui ont été édictées et multipliées dans les meilleures intentions. Il s'ensuit que pratiquement rien d'important ne peut être édifié sans quelque dérogation à telle ou telle de ces règles. De plus, une fois un permis accordé, on passe à la réalisation et toujours – je dis toujours – apparaissent des difficultés qui nécessitent une « dérogation » aux conditions initiales du permis. Le mot dérogation signifie simplement « modification », et quiconque s'est fait construire, fût-ce une petite maison, sait qu'il n'y a pas d'exemple que quelque modification ne se soit révélée nécessaire en cours de route.

Même si, dans bien des cas, des dérogations on pu être accordées pour de mauvais motifs, j'en suis, hélas ! convaincu, éliminons le côté suspect dans le cas de la Défense. Cela, pour une bonne raison : c'est que la Défense est une opération sans équivalent, montée par les pouvoirs publics, qui a été entreprise je crois en 1956, a depuis été poursuivie par tous les gouvernements et confiée à un haut fonctionnaire dont nul ne discute que je sache l'honorabilité, le dynamisme et l'obstination. Mais elle n'allait pas de soi : au départ personne ne voulait aller à la Défense, et nous ne sommes pas du tout dans le cas du

promoteur qui cherche à obtenir un permis pour un projet qu'il a conçu. L'éloignement, l'environnement, l'incertitude sur la construction du RER, tout détournait les entreprises de s'y installer. Loin d'avoir à résister à des pressions, c'est l'organisme public qui cherchait des clients. Aujourd'hui encore, il serait très facile d'en perdre ou de ne plus en trouver suffisamment. Et si l'on exigeait des hauteurs inférieures, ou même des démolitions partielles, c'est l'organisme public qui se trouverait en déficit et finalement le contribuable qui paierait. Voilà ce que je tenais à préciser. J'ajoute qu'on ne peut affirmer que ce sont les dérogations qui ont « compromis une perspective architecturale unique ». Rien ne prouve que le plan initial aurait été meilleur. Ce qu'il faut c'est se demander : la Défense, telle qu'elle se présente actuellement, telle qu'elle évoluera encore d'ailleurs, compromet-elle cette perspective dont vous parlez ?

Et là, je suis obligé de relever une inexactitude dans les termes de la première question. Il n'y a jamais eu de perspective « du Carrousel et des Tuileries à la Défense ». Il y avait une perspective du Carrousel à l'Arc de Triomphe. Au-delà c'était le vide, une avenue très large, mais sans finalité ni architecturale ni esthétique. Personne ne s'est jamais arrêté sous l'Arc de Triomphe pour contempler l'avenue de la Grande Armée, l'avenue de Neuilly et les immeubles en pitoyable état qui recouvraient les terrains actuels de la Défense. Du Carrousel, des Tuileries, on contemplait les Champs-Élysées et leur perspective fermée par l'arc de Triomphe. Voilà la vérité.

La question est alors de savoir ce que l'on devait faire entre l'Arc et la place de la Défense. On pouvait imaginer un parti classique d'immeubles d'habitation et de bureaux de moyenne hauteur. Je ne sais si, pratiquement, on aurait pu mettre cette opération sur pied. Mais il faut admettre que c'eût été un renoncement architectural. La perspective Carrousel-Arc eût été intacte. Au-delà, c'eût été la médiocrité : des maisons succédant à des maisons, sans aucune tentative ni d'urbanisme novateur ni de création architecturale. L'idée de créer un quartier d'affaires, un centre où se regrouperaient les sièges sociaux des grandes entreprises, était une idée liée à l'effort général de faire de la France une grande puissance économique et de Paris un grand centre d'affaires. Mais cela permettait aussi de concevoir un ensemble architectural moderne tout à fait exceptionnel. C'était le but. Est-il atteint ?

J'en viens à la question des tours dans leur rapport avec la perspective historique de l'Étoile. Il est évident que le parti choisi pour l'ensemble de l'opération conduisait inévitablement à construire un grand nombre de tours. Dès lors, on objecte que cela abîme la perspective, on suggère d'éloigner les tours à gauche ou à droite de l'axe Carrousel-Étoile. Je dis franchement mon avis, qui m'a fait approuver la décision prise par le Premier ministre pour des raisons budgétaires et techniques, mais qui, dans mon esprit, est également dictée par des raisons d'esthétique. Il ne sert à rien de déplacer quelques tours, outre qu'il me paraît ardu de vouloir le faire pour celles qui existent ou qui sont en construction. Il suffit que, sur la terrasse des Tuileries ou sur les Champs-Élysées, on s'éloigne de quelques mètres pour que, de toute manière, la silhouette des tours se profile à côté de l'Arc de Triomphe. Dès lors, j'estime qu'il y a une bonne chance pour que le résultat obtenu soit meilleur si l'Arc de Triomphe se dégage sur une forêt de tours. Rien n'est pire que cinq ou six tours essayant sans succès de se dissimuler. Ou l'on renonce aux tours, et il n'y a plus d'architecture dans un ensemble de cette importance (je reviendrai là-dessus), ou bien on les multiplie.

Reste le problème de la percée sur le ciel à travers la voûte de l'Arc. C'est là que s'est posée la question du projet Aillaud. En lui-même, ce projet est très beau, selon moi. Mais je reconnais que, des Tuileries, il barre la voûte de l'Arc de triomphe. C'est un risque qui paraît

à beaucoup inacceptable, notamment à l'Académie d'architecture unanime. Je n'en suis pas tout à fait sûr, mais je l'ai admis. Seulement, je soutiens que, si l'on veut avoir, au-delà de l'Arc de triomphe et vers La Défense, une vraie perspective, il faudra que cette perspective, d'une manière ou d'une autre, soit arrêtée. Il n'y a de perspective que se terminant sur quelque chose. Si, elle se termine sur le vide, c'est une avenue, plus ou moins longue, plus ou moins large, un immense boulevard Malesherbes, tout, sauf une perspective.

Vous me posez la question du concours. Je suis partisan, dans bien des cas, du concours dont les résultats s'imposent aux autorités. C'est ce que j'ai accepté pour le plateau Beaubourg, dont nous parlerons. Mais, dans la circonstance, le problème est d'une importance nationale. C'est pourquoi je tiens à ce que l'État garde sa liberté de décision, après toutes les consultations possibles. On peut imaginer un « concours d'idées », mais la décision ne devra pas être imposée par un jury. Pour moi, je verrais volontiers (mais je ne prétends pas me substituer aux professionnels), à La Défense, soit une œuvre sculpturale très haute et très étroite, soit un immense jet d'eau, qui marquerait le terme, créerait la perspective et se verrait du Carrousel à travers la voûte de l'Arc, mais sans la boucher ni la barrer, et en laissant une large ouverture sur le ciel. Il y aura sans doute d'autres idées, et, je l'espère meilleures.

J'en viens à ce que vous dites de l'architecture française. Je suis, en ce domaine, contre tout nationalisme pour des raisons de fait. Bien sûr, il peut y avoir des architectures nationales liées au climat ou aux matériaux. C'est le cas de pays scandinaves comme d'ailleurs des stations de sports d'hiver. Mais au total, l'architecture moderne est internationale. Il y a de grands architectes français qui travaillent à l'étranger. Inversement, j'ai trouvé à Chicago un des architectes de Maine-Montparnasse. C'est un architecte brésilien qui a construit le siège central du Parti communiste. C'est un américain d'origine chinoise qui a fait un des projets retenus un moment pour la Tête de La Défense. Le problème est donc celui de l'architecture de notre temps. Or il me paraît qu'elle est loin d'être médiocre. On peut le voir autour de nous. Les usines modernes sont d'une grande beauté à côté des affreuses usines du XIX^e siècle ou du début du siècle. Les ponts, les autoroutes elles-mêmes sont fréquemment des réussites architecturales. Un certain nombre de maisons de culture aussi. Il en est de même des immeubles de bureaux, comme je le constate par exemple le long de la nationale 306 quand je vais prendre l'avion à Villacoublay.

La difficulté commence quand on arrive aux habitations. Il est certain que les architectes n'ont pas en matière de logements réussi à dominer le problème. Il existe des maisons individuelles de luxe qui sont fort belles. Mais il se trouve que nous construisons en France, et je m'en réjouis, 500 000 logements par an et des logements groupés, depuis le lotissement jusqu'aux grands ensembles. Voilà ce qui crée le problème. D'abord, parce qu'on construit en quelques années de véritables villes, et qu'il y a peu d'exemples de réussite de ce genre dans l'histoire à moins de dépenses fabuleuses comme jadis fit Pierre le Grand à Saint-Pétersbourg. Ensuite, parce que nos villes, nos villages trouvaient leur beauté dans l'adaptation au sol, à ses dénivellations. Aujourd'hui, on fait passer les bulldozers et on construit sur du plat. L'absence de relief est en elle-même source de laideur et de monotonie. Enfin, il y a le prix. On en est réduit le plus souvent à des matériaux médiocres. Dès lors, comment espérer de la beauté ? Je note toutefois que si cela se manifeste souvent

dans les grands ensembles d'HLM cela ne doit pas nous dissimuler le caractère général de la défaillance architecturale dans le domaine de l'habitation : les ensembles dit « de grand standing » ne sont pas, selon moi, d'une qualité esthétique supérieure aux HLM, qualité des matériaux mis à part.

J'en viens au problème de principe des tours. Je ne suis pas un fanatique des tours. Il me paraît absurde d'écraser un village ou une petite ville par des tours, même de hauteur médiocre. Mais c'est un fait que l'architecture moderne de la grande ville se ramène à la tour. La prévention française, et particulièrement parisienne contre la hauteur est, à mes yeux, tout à fait rétrograde. Tout dépend de ce qu'est la tour, c'est-à-dire de sa place, de son rapport avec l'environnement, de ses proportions, de sa forme architecturale, et de son revêtement, élément essentiel. Croire qu'il faut limiter la hauteur d'un tour pour que ce soit mieux est absurde. C'est un problème de proportions et non de principe. À limiter la hauteur, on conduit à alourdir, à empâter, les constructeurs cherchant finalement à reprendre sur le sol ce qu'ils perdent dans le ciel, réduisant encore la place disponible pour les espaces verts, complément et contrepartie indispensable d'un urbanisme densifié.

La tour de la Maison de la Radio a été tronquée par rapport au projet d'Henry Bernard. Ce fut une erreur esthétique. Oserai-je dire que les tours de Notre-Dame sont trop basses ? Je ne suis pas en admiration devant le Sacré-Cœur en tant qu'édifice. Mais l'idée de chercher la hauteur par l'emplacement dominant Paris était une grande idée. On écrit que la tour de Maine-Montparnasse écrase l'École militaire. Et la tour Eiffel, ne l'écrase-t-elle pas ? Je regrette que le revêtement de cette tour de Maine-Montparnasse soit triste. Je déplore l'existence de l'absurde tour de la Faculté des sciences, archaïque dans ses formes, au revêtement extérieur médiocre, aux proportions mal adaptées à l'environnement. Mais l'immeuble-mur Maine-Montparnasse est bien plus discutable que la tour, et le long bâtiment de la Faculté des sciences situé sur le quai est un modèle de ce qu'il ne faut pas faire, même si ce fut un problème de budget plus que d'architecture.

Pour me résumer : on n'a pas d'architecture moderne dans les grandes villes sans tours. Tout dépend de la qualité de ces tours : il y en a de laides, il y en a de superbes. C'est un problème de réussite architecturale, non de principe, et la hauteur doit être calculée en fonction du reste et non pas sur des bases préétablies valables partout.

Un mot encore des maisons d'habitation. Vous parlez de confort et d'invention. Il est vrai que la maison moderne est construite en vue de son utilisation et donc du confort. Comment pourrait-il en être autrement ? Mais c'est souvent aux dépens de l'esthétique. Dans les grands ensembles, par exemple, le souci de donner à tous les immeubles le maximum d'exposition au soleil (ce qui est tout à fait nouveau dans l'histoire de l'humanité) conduit à situer les « blocs » d'une manière que rien apparemment n'explique, qui n'a pas de sens visible et donc pas de beauté. Inversement, l'invention conduit parfois l'architecte à des formes bizarres, à l'emploi de matériaux inadaptés au cadre, ou à la juxtaposition d'immeubles de styles très différents. La Côte d'Azur est un domaine de choix pour ces inventions fâcheuses dans laquelle une société avait construit des maisons de type scandinave et une autre des habitations de style californien. La juxtaposition est désolante.

Puis-je dire que l'hôpital du Petit-Clamart me navre ? On me dit qu'il est l'œuvre d'un brillant architecte et d'ailleurs il est admis couramment que c'est une réussite avec un effort d'invention évident. Mais un bâtiment doit être adapté à sa fonction. Je ne doute pas que ce soit le cas pour les installations intérieures. Par contre, extérieurement cet hôpital appartient à l'« univers carcéral », en français : « a l'air d'une prison ». Un hôpital doit avoir un extérieur accueillant, pour les malades, pour les familles qui les visitent. C'est ce qu'avaient compris les architectes des XVII^e et XVIII^e siècles qui, en plus grand, donnaient aux hôpitaux l'aspect des hôtels du faubourg Saint-Germain.

Je plains les architectes : il ne doit pas y avoir de métier plus difficile, quand on songe à toutes les contraintes auxquelles ils sont soumis. Mais n'est-ce pas la noblesse de leur art ?

Invention oui, mais adaptée à l'usage et fidèle au style de l'époque. Les églises romanes se ressemblent toutes les hôtels du XVIII^e siècle aussi, même si chaque architecte a su y mettre sa marque. Je suis partisan d'une unité générale qui n'exclut pas l'originalité mais n'en fait pas l'objectif.

Voilà ce que je pense dans un domaine où je m'empresse de dire que j'ai mes idées mais ne cherche nullement à les imposer. Ce n'est que lorsqu'il s'agit d'une entreprise de caractère national par son objet et son ampleur – comme à la Défense – que j'interviens réellement. Mais de toute manière, les reproches qui seront faits, me seront faits. Alors autant que je cherche à faire prévaloir ce que je crois bien, quitte, je le répète, et cela va de soi, à écouter tous les avis.

Paris et l'architecture moderne

Paris se renouvelle – certains disent « se détruit » – du fait de constructions nouvelles qui altèrent fatalement son caractère. Comment concilier le dynamisme de la nouveauté et la nécessité de sauver le meilleur du Paris ancien, par définition irremplaçable ?

La question n'est pas d'aujourd'hui ! Vous connaissez les vers de Baudelaire :

*Le vieux Paris n'est plus, la forme d'une ville
Change plus vite, hélas, que le cœur d'un mortel.*

On ne peut pas se figer dans le passé. Paris n'est pas une ville morte, ce n'est pas un musée à entretenir. Les bâtisseurs – de Louis XIV à Haussmann – ont détruit encore plus qu'ils n'ont construit. Le Moyen-Âge romain a bâti ses églises, la Renaissance ses palais, avec les pierres des monuments antiques. Je n'en fais pas un modèle à suivre, loin de là. J'ai même regretté la destruction du viaduc d'Auteuil ! Mais partons du principe qu'il faut accepter la nouveauté et simplement chercher à ce qu'elle soit belle et ne soit pas une copie d'ancien.

Quant au Paris historique, nous avons une conception différente de ces grandes époques que j'évoquais. Nous sommes des conservateurs de civilisation. La difficulté est d'être en même temps des créateurs. C'est pourquoi, bien entendu, il faut préserver le Paris

historique. Je m'intéresse autant à la rénovation du Marais qu'à La Défense. Mais il faut aussi construire et pas seulement à des fins pratiques. Je n'y vis pas de contradiction. Il faut noter toutefois que c'est une attitude tout à fait nouvelle dans l'histoire des villes, et à laquelle les esprits ont du mal à s'habituer.

Le centre culturel du plateau Beaubourg

Vous avez lancé l'idée d'installer sur le plateau Beaubourg une entreprise culturelle dont on ne connaît pas d'exemple ailleurs. Quelles raisons vous ont incité à concevoir un tel centre ? Et quels buts lui assignez-vous ?

Je voudrais passionnément, que Paris possède un centre culturel comme on a cherché à en créer aux États-Unis avec un succès jusqu'ici inégal, qui soit à la fois un musée et un centre de création, où les arts plastiques voisinaient avec la musique, le cinéma, les livres, la recherche audio-visuelle, etc. Le musée ne peut être que d'art moderne, puisque nous avons le Louvre. La création, évidemment, serait moderne, et évoluerait sans cesse. La bibliothèque attirerait des milliers de lecteurs qui du même coup seraient mis en contact avec les arts.

Pour la localisation, le plateau Beaubourg a été choisi uniquement parce que c'était le seul terrain disponible dans l'immédiat et que je voulais aller vite, sûr que si j'attendais, rien ne se ferait jamais. Pour le concours, nous avons eu recours à un jury composé d'architectes et d'utilisateurs universellement connus. Nous nous sommes inclinés devant leur choix, pensant qu'ils étaient mieux placés que personne pour donner un avis, en particulier du point de vue fonctionnel (quel vilain mot !). Le jury, qui, je pense, a dû inconsciemment être influencé par l'agitation créée à l'époque autour des pavillons Baltard, a manifestement rejeté tout projet qui prétendait être par lui-même un monument pour s'attacher à celui qui permettait le mieux de faciliter la communication avec le public et avec l'environnement. Par contagion, entre Beaubourg et les Halles, se créera, je l'espère, un quartier à dominante artistique et culturelle.

Le problème, dans un projet de ce genre, c'est de le réaliser, bien sûr, mais c'est surtout et ensuite qu'il vive.

Je souhaite que pour la mise en œuvre et le développement, car il devra être en évolution permanente, on puisse s'assurer le concours des hommes les plus remarquables dans leur spécialité. Pour la création musicale et la recherche dans ce domaine, nous aurons ainsi le concours de Pierre Boulez et sans doute de Xenakis. Qui dit mieux ? Tout cela coûte cher, je le dis franchement. Mais sur plusieurs années, c'est finalement une goutte d'eau dans le budget de l'État, et si l'objectif est atteint, ce sera une réussite sans précédent. Mes raisons : j'aime l'art, j'aime Paris, j'aime la France. Je suis frappé du caractère conservateur du goût français, particulièrement de ce qu'on appelle l'élite, scandalisé de la politique des pouvoirs publics en matière d'art depuis un siècle, et c'est pourquoi je cherche à réagir, avec un succès mitigé.

Les arts et la politique

On peut remarquer que vous avez toujours su réserver du temps aux problèmes artistiques. Est-ce seulement par goût personnel ou bien ces préoccupations entrent-elles dans le cadre d'une ligne politique ? Autrement dit, la modernisation économique et industrielle de la France implique-t-elle une « modernisation » du goût du Français ?

Il ne s'agit pas de réserver du temps aux problèmes artistiques. Nous avons un ministère des Affaires culturelles et il est normal que je suive son action comme celle des autres. Mais pour moi c'est tout autre chose, l'art n'est pas une catégorie administrative. Il est le cadre de vie ou devrait l'être. Je laisse de côté volontairement ce qu'il peut exprimer ou signifier pour ne garder que le plaisir qu'il donne. Il se rencontre à des degrés divers partout, dans une vieille ferme aussi bien qu'à Trianon. L'artiste est un artisan ou, si vous préférez, tout artisan peut être un artiste. C'est pourquoi, qu'il s'agisse de mon bureau de l'Élysée, des salons anciens que nous avons rénové ma femme et moi grâce à des prêts puisés dans les réserves du Louvre et grâce au Mobilier national qui, dès lors qu'on s'y intéresse, découvre dans ses greniers des meubles et des objets admirables, qu'il s'agisse des pièces modernes que nous avons installées dans les appartements privés, je cherche à ce que tout soit beau ou, du moins, à ce que rien ne soit laid. C'est évidemment affaire de goût, et il n'est pas prouvé que chacun approuve. L'important, c'est d'y croire.

Quant à parler de ligne politique il n'y a, croyez-le, aucune arrière-pensée de cet ordre dans mon esprit, au sens où l'on entend couramment le mot « politique ». Je ne cherche pas à créer un style « majoritaire » ! Mais c'est vrai, la France se transforme, la modernisation, le développement dans tous les domaines sont éclatants. Pourquoi n'y aurait-il pas un lien avec les arts ? Toutes les grandes époques artistiques sont des époques de prospérité économique et souvent de puissance politique : voyez l'Athènes de Périclès, la Rome des empereurs ou de la Renaissance, la Venise des doges, la Florence des Médicis, sans parler de la France de Saint Louis, de François I^{er}, de Louis XIV, du XVIII^e siècle, même du Second Empire. Alors, pourquoi notre siècle ? La grandeur ne se divise pas, ou en tout cas ne se divise que passagèrement.

L'art contemporain

Peut-on vous demander, monsieur le Président, ce que vous pensez de l'art contemporain ?

On croit volontiers que j'aime uniquement l'abstrait, abstrait que le grand public et peut-être aussi l'Institut (qu'il me pardonne) identifient avec l'art d'aujourd'hui. C'est assez curieux quand on pense que la peinture abstraite est née avant 1914. Depuis, pourtant, le monde a beaucoup bougé. Ce qui est vrai, c'est que je n'ai jamais acheté que des œuvres d'artistes contemporains. J'ai commencé à dix-huit ans en achetant « la Femme Cent Têtes » de Marx Ernst ! Pourquoi ? Parce que les œuvres anciennes n'ont jamais été « dans mes

moyens », à moins d'être douteuses ou médiocres. Je vous assure que je ne mets pas Vermeer au-dessous de Nicolas de Staël ! Simplement, on ne peut, à défaut d'avoir une grande fortune, acheter aucun artiste reconnu, alors qu'on peut toujours acheter l'artiste encore inconnu ou méconnu. On se trompe ou on ne se trompe pas. L'avenir le dira. En tout cas, je constate que l'art actuel est au moins autant figuratif qu'abstrait, depuis le surréalisme jusqu'au néo-réalisme.

Quant à ce que j'en pense, c'est difficile à dire. Il y a ce qui me plaît, et ce qui ne me plaît pas, c'est une pure question d'appréciation personnelle. Ce qui me frappe, je vous l'ai déjà dit, c'est que l'art actuel est en perpétuelle recherche. Il n'est pas fixé et, par définition même, ne peut pas se fixer. De sorte que très souvent la valeur d'une œuvre tient moins à la qualité de la facture qu'à l'antériorité du procédé. Il faut avoir été le premier. L'idée compte autant et peut-être plus que de la réalisation. C'est sans aucun doute un signe de faiblesse. L'abstrait, par exemple, se prête apparemment à la facilité plus que le figuratif.

Tout le monde semble pouvoir refaire un tableau de Mondrian ou de Malevitch, à plus forte raison de Klein, et les faussaires s'en donnent à cœur joie. Seulement voilà, ces artistes ont été les premiers et ont ouvert d'immenses perspectives. Pour me résumer (ce qui en pareille matière est d'ailleurs absurde !) je dirai que l'art contemporain a deux caractéristiques : il est en perpétuel mouvement, et c'est bien : il n'est pas confortable, parce qu'il n'est pas sûr de lui. L'héritage du passé est trop lourd, et l'avenir trop divers. L'art, entre les deux, cherche sa signification. Il me semble qu'il la trouve parfois, ou que certains la trouvent, d'autres n'auront fait que bafouiller, et d'autant plus qu'ils auront voulu trop « signifier ».

Si l'art contemporain me touche, c'est à cause de cette recherche crispée et fascinante du nouveau et de l'inconnu. Comment ne citerais-je pas Apollinaire ?

*Soyez indulgents que vous nous comparez
À ceux qui furent la perfection de l'ordre
Nous qui quêtions partout l'aventure...
Pitié pour nous qui combattons toujours aux frontières
De l'illimité et de l'aventure...
Pitié pour nous qui combattons toujours aux frontières
De l'illimité et de l'avenir
Pitié pour nos erreurs, pitié pour nos péchés.*

Art contemporain, art par essence contradictoire : strict comme les mathématiques ou violemment lyrique, sincère jusqu'à l'impudeur ou insolent dans l'imposture, explosion de couleur et de joie ou négation de tout, y compris de lui-même, il est toujours à l'affût du lendemain. N'est-ce pas l'image de notre monde ?

L'« Expo 72 » au Grand Palais

L'exposition du Grand Palais « Douze ans d'art contemporain en France » a suscité remous et commentaires divers, notamment en raison de son patronage présidentiel. On l'a même appelée « l'expo-Pompidou ». Ainsi, certains comprennent mal que le président de la République accorde son patronage à une exposition de cette nature. Et vous passez – à tort ou à raison – pour en être l'inspirateur. Qu'en est-il, monsieur le Président ?

Peu de temps après mon arrivée à l'Élysée, j'ai écrit au ministre des Affaires culturelles pour lui dire que je souhaitais une exposition sur l'art vivant en France. Mon idée était la suivante : depuis les années 1950-1960, il était admis, dans le monde des arts, que Paris avait été définitivement supplanté par New York. Or il m'apparaissait que non seulement la France était restée terre d'élection et de travail pour de très nombreux artistes de toute nationalité, mais que se dessinait un renouveau français dans la création artistique. J'irai jusqu'à dire que la secousse de mai 1968 avait joué un rôle en ce sens.

D'autre part, il ne s'agissait pas que de marquer la place de la France dans l'art international. Il me paraissait utile de donner aux artistes une possibilité de contact avec un public plus large que celui des galeries des expositions spécialisées, et il me paraissait souhaitable d'amener un public nombreux à découvrir l'art contemporain, au lieu de se limiter à des rétrospectives. Il faut bien admettre que, pour des raisons qu'il serait trop long d'analyser, le grand public français depuis un siècle au moins n'a marqué que peu d'intérêt et, en tout cas, pas de compréhension pour l'art de sa génération. Ce fut aussi vrai des impressionnistes que des artistes dit d'avant-garde.

Voilà donc quelles étaient mes préoccupations. Il va de soi qu'en invitant le ministre des Affaires culturelles à organiser cette exposition je m'engageais à lui faire obtenir les crédits nécessaires en plus de son budget normal, incapable de supporter une charge nouvelle assez importante. Cette difficulté levée, les choses devaient aller vite et, en effet, c'est ce qui s'est passé. J'en viens aux faits.

J'ai été informé que le choix, pour l'organisation, s'était porté sur M. Mathey. Je n'y ai fait aucune objection, bien entendu, ayant d'ailleurs eu l'occasion d'apprécier d'excellentes expositions modernes au Musée des Arts décoratifs, dont il est conservateur. J'ai su qu'il s'était entouré de conseillers, dont je connaissais ou ne connaissais pas les noms. Cela ne me regardait pas. On m'a fait savoir qu'il avait retenu une liste d'environ 250 artistes. J'ai vu cette liste ; il n'est pas prouvé que c'eût été exactement la mienne, mais ce n'était pas mon affaire.

Là-dessus, on m'a dit qu'une conversation entre M. Mathey et moi était utile, et je l'ai bien volontiers invité. J'ai cru comprendre qu'il se sentait anxieux devant le grand nombre de noms qu'il avait retenus, qu'il craignait que ce fût non une exposition mais une sorte d'échantillonnage, où le public se perdrait et ne pourrait percevoir l'essentiel, se fatiguerait aussi devant la quantité des œuvres exposées, et qu'un choix plus restreint et plus récent donnerait à l'exposition une unité et une signification plus nettes. J'ai dit que, pour ma part, je n'y voyais aucun inconvénient, que je me fiais à l'organisateur et ne prétendais pas me substituer à lui. M. Mathey m'a paru satisfait de cette attitude qui, manifestement, le tirait d'embarras.

Enfin, on m'a communiqué la liste des artistes définitivement retenus. J'en connais beaucoup : j'en ignorais aussi un certain nombre. De toute manière, je ne voulais pas intervenir. Toutefois, il m'a semblé que le parti retenu par M. Mathey éliminait beaucoup de grands artistes non seulement vivants mais en pleine activité, et qu'il présentait des inconvénients : absence de noms connus et importants, dont le simple fait qu'ils soient connus incite le public à venir et à s'intéresser plus facilement ; risque de tomber dans l'extrême jusques et y compris le caractère volontiers provocateur de l'art le plus récent. Par là, risque de déconcerter le public qui n'est pas familier des galeries d'avant-garde, c'est-à-dire presque tout le monde. Je me suis donc permis de citer quelques « absents » dont je regrettais l'omission, tout en indiquant que c'était un avis d'amateur et non de chef d'État. C'est bien ainsi que ce fut compris, puisque aucun de ceux que j'avais cités n'a figuré au catalogue.

Là-dessus, vous le savez, il y eut des campagnes, des refus, des critiques.

Ai-je besoin de dire que je n'avais aucune intention politique, que je ne prétendais pas annexer l'art à l'État, encore moins à ma personne, et que je ne nourrissais aucune ambition électorale : mes goûts en la matière sont rarement de nature à me faire gagner des suffrages !

Pourquoi donc ces campagnes et ces refus ? Voici mes explications.

Il y a d'abord les querelles et les rivalités d'école, de galeries et d'artistes. Les choix, bons ou mauvais, ne satisfont que ceux qui sont retenus.

Mais il y a eu des refus. Pourquoi ? Quelques-uns sont peut-être incapables d'admettre qu'on puisse exposer au Grand Palais sans faire allégeance au pouvoir. C'est leur affaire. Quelques-uns, aussi, je n'en doute pas, craignaient le contact collectif, et les comparaisons qu'il entraîne. Certains, enfin, je le sais, s'irritent, qui sont des adversaires résolus du régime et au fond d'eux-mêmes ne supportent pas que le président de la République ne soit ni illettré, ni fermé à l'art, y compris au leur. Qu'y puis-je ? Vous avouerez-vous que leur irritation me comble ?

J'en viens aux critiques, telles qu'elles se sont manifestées par des articles, des déclarations publiques, exprimant avec violence une véritable indignation devant les œuvres exposées. Je précise tout de suite que je me suis abstenu volontairement de visiter l'exposition. Je ne voulais, étant données les querelles qu'elle avait provoquées, ni l'avouer ni la désavouer. Mais j'ai bien étudié le catalogue et lu les critiques. Ainsi que je l'avais craint, le parti retenu par M. Mathey et ses conseillers conduisait à donner trop de place à des formes d'art brutales, souvent provocantes et d'une qualité parfois incertaine, comme toujours quand on se limite aux contemporains – et aux contemporains les plus jeunes. De plus, les regrettables incidents de l'inauguration ont incité quelques exposants à accentuer ce caractère et les organisateurs à tolérer des excès pour manifester leur libéralisme.

Enfin, je comprends qu'on puisse être choqué par certaines des tendances qui se manifestent actuellement dans la recherche artistique. Mais je n'ai pas pu ne pas être frappé par ceci : en lisant par exemple l'article de M. Michel de Saint-Pierre, j'ai pensé que beaucoup de ses lecteurs devaient l'approuver. Et pourtant, je demande à M. Michel de Saint-Pierre d'y songer, les termes qu'il emploie pour fustiger les œuvres exposées sont presque littéralement ceux que la critique quasi unanime employa lors de la parution des

Fleurs du Mal. Je ne prétends pas qu'il y avait au Grand Palais des œuvres ayant dans le domaine des arts plastiques la valeur des *Fleurs du Mal* en poésie. Mais enfin n'y aurait-il que trois ou quatre artistes réellement importants que ce serait déjà considérable ! Je le répète, la similitude des critiques inquiète et donne à réfléchir.

Cela mène d'ailleurs plus loin. Il est exact que l'art récent s'épuise à chercher la nouveauté, n'importe quelle nouveauté. Qu'est-ce après tout sinon l'amère constatation que « tout est dit et l'on vient trop tard », et l'effort pour la dépasser à tout prix ? Il est exact aussi que l'art tend souvent vers la laideur systématique, vers une saleté agressive, morale et matérielle. Mais regardons autour de nous, jusque dans l'habillement et le comportement d'une partie de la jeunesse. N'y a-t-il pas à qui donne également à réfléchir ?

Plutôt que tout repousser en bloc, ne vaudrait-il pas mieux s'interroger sur les causes ? N'est-ce pas un signe, entre autres, d'un malaise, d'une crise des consciences ? L'erreur de beaucoup, selon moi, est de s'imaginer que le problème est lié à la société dite libérale. S'il est lié à une forme de société, c'est à la société industrielle, technique et scientifique, et le libéralisme n'a d'autre responsabilité que de permettre à ce malaise de s'extérioriser. Car le mal est dans l'homme, qui se traduit par une réaction irrationnelle de recul et même de refus devant le « progrès », un progrès qu'on réclame âprement par ailleurs et qu'on fait tout pour accélérer. C'est là pour moi le problème fondamental ; je l'ai dit à San Francisco comme à l'UNESCO comme déjà à l'Assemblée nationale en mai 1968. Notre époque le résoudra-t-elle ? Je ne sais. Mais si elle ne le résout pas, les choses risquent de mal finir.

Le rôle culturel de l'État

Quel rôle l'État peut-il jouer – ou ne pas jouer – dans le domaine culturel ?

Ce qu'est l'art pour l'artiste, il ne m'appartient pas de le dire. Mais l'art est l'expression d'une époque, d'une civilisation, fût-elle de la révolte contre cette civilisation, et, vous le savez, le meilleur témoignage que l'homme – et aussi une nation – puisse donner de sa dignité. L'État ne peut pas ou du moins ne doit pas s'en désintéresser. L'indifférence, l'incompréhension de l'État ne nuisent d'ailleurs pas forcément à la création artistique. Toute la peinture française et de l'école de Paris depuis les impressionnistes le prouve. Il n'en est pas moins vrai que si l'État, les collectivités publiques avaient, au temps des impressionnistes, des fauves, des cubistes, des abstraits, acheté ce que la critique presque unanime considérait comme ridicule, nous n'en serions pas réduits à mendier les dons, à compter sur la générosité de quelques héritiers ou de quelques amateurs pour garnir les cimaises de nos musées.

Pour répondre à votre question, je crois que le rôle essentiel de l'État est de donner des moyens. Ce qui veut dire acheter, passer des commandes, fournir des centres d'étude et de recherche, organiser ou faciliter les expositions... Que ferait-il d'autre à moins d'essayer de créer un art officiel ? On me dira que François I^{er}, Charles Quint, Jules II, Louis XIV se sont ainsi comportés. Mais le monde a changé, l'artiste par vocation profonde aspire à l'indépendance, quand ce n'est pas à la contestation, et tout art officiel est désormais

condamné à la médiocrité. Il suffit de voir ce qui se passe parfois dans l'application du principe (posé, je crois, par Malraux) du 1%, c'est-à-dire du fait que, lorsque l'on construit un bâtiment public, faculté, école, hôpital, etc., un centième des crédits doit être consacré à une commande « artistique ». Malgré de nombreuses exceptions, le résultat d'une idée excellente est souvent médiocre, parfois désastreux. C'est que, dès qu'il s'agit d'une décision administrative qui se veut raisonnable, des considérations extérieures à l'art lui-même égarent les choix. La fantaisie et l'arbitraire peuvent se tromper, les « commissions » se trompent toujours parce qu'elles choisissent par élimination, non par instinct. Et d'ailleurs, l'instinct ne peut être qu'individuel.

Que l'État donne des moyens, donc, et puis qu'il laisse agir le génie de son temps et de son peuple. Mieux vaut en la matière le gaspillage que la volonté de bien employer son argent. Au total, on ne mise pas beaucoup et l'enjeu peut être immense.

Peut-être aussi, après tout, le fait que l'État – et, que l'on ne m'en veuille pas de le dire, le chef de l'État lui-même – s'intéresse à l'art n'est-il pas indifférent ni sans effet. En tout cas, cela ne peut pas nuire.

Interview de Georges Pompidou par Alain Fernbach (5 octobre 1973)

Mots-clés : Automobile – Environnement – États-Unis – Paris

Georges Pompidou se rend au salon de l'automobile le vendredi 5 octobre 1973 au matin, puis accorde une interview télévisée pour l'émission « Télévision Informations 1^{re} ».

Alain Fernbach – Après avoir vu les images de votre visite au salon 1974 [sic], je suis tenté de dire : une fois encore, cette année, le président de la République a inauguré le Salon de l'Automobile parce que cela fait partie des tâches représentatives du chef de l'État. Pourtant, M. le Président, au printemps dernier vous aviez laissé dire que vous n'iriez plus aux inaugurations, aux cocktails, ou autres manifestations de ce genre. Alors pourquoi, aujourd'hui, cette exception ?

Georges Pompidou – C'est vrai, je n'aime pas beaucoup ce que le général de Gaulle appelait « l'inauguration des chrysanthèmes » et en effet, j'ai indiqué que je limiterai mon activité dans ce domaine au strict minimum.

Pourquoi le salon de l'Automobile ? Vous pourriez penser que c'est à cause de mon goût pour la conduite automobile, que j'ai rarement l'occasion de satisfaire. C'est plus précis. Il y a un certain temps, les constructeurs avaient au fond envie de supprimer le Salon ; ils trouvaient que cela leur coûtait trop cher. Or l'industrie automobile est une industrie vitale, en France notamment, et le Salon ce n'est pas forcément quelque chose de sensationnel au point de vue technique mais toujours important du point de vue de la propagande et du point de vue commercial. Alors je suis intervenu et j'ai obtenu qu'on continue le Salon. L'ayant obtenu, il m'était difficile tout de même de m'en abstenir aujourd'hui.

Alain Fernbach – En dehors du Salon, M. le Président, l'automobile c'est un problème énorme et vous avez dit à plusieurs reprises : « La ville doit s'adapter à la voiture » et chacun aujourd'hui attend de l'automobile la liberté d'évasion et on aboutit à la paralysie, à l'encombrement. Alors comment sortir de ce paradoxe ?

Georges Pompidou – Oui, on m'a fait dire, j'ai dit, en effet : la ville peut s'adapter. Et on m'a fait dire : le président de la République trouve que l'automobile doit avoir le pas sur tout le reste et que la ville n'a qu'à s'y soumettre et les habitants s'y soumettre. Ce n'est pas du tout mon point de vue ; je n'ai pas parlé de soumission, j'ai parlé d'adaptation et cette adaptation en réalité doit être réciproque. Qu'est-ce que cela veut dire dans mon esprit ? Cela veut dire que dans une grande ville comme Paris, par exemple, il doit y avoir des voies rapides pour traverser Paris du nord au sud, d'est en ouest et autour de la grande ville cela pour l'automobile. Cela veut dire aussi qu'il faut favoriser les transports en commun, taxis,

autobus, et par conséquent avoir des règlements qui leur permette de circuler facilement et que ces règlements soient observés et qu'on les fasse observer, ce qui n'est pas toujours le cas.

Et puis cela veut dire, inversement, que de même qu'il y a des voies en quelque sorte réservées à l'automobile, il doit y en avoir réservées aux piétons et je regrette pour ma part qu'on n'aille pas plus vite. Je souhaite que les autorités parisiennes accentuent leur effort et développent ce qu'on appelle les voies piétonnières. Au début il y aura des cris. En particulier les commerçants craignent que cela leur nuise. L'expérience des villes étrangères prouve qu'au contraire cela attire les promeneurs, les flâneurs. On regarde les vitrines et finalement cela développe le commerce et cela permet en tout cas une sorte de liberté d'allure pour les piétons alors que le contact et le mélange du piéton et de l'automobile tourne toujours au détriment du piéton.

Alain Fernbach – *Enfin, M. le Président, on ne peut pas parler de l'automobile sans évoquer la pollution. En mars 1970, j'ai entendu à Chicago votre discours sur l'environnement et là, appuyé par le Président Nixon, Vous vous êtes prononcé pour des solutions internationales et pour une morale de l'environnement.*

Georges Pompidou – Oui, il y a deux aspects : il y a l'environnement, il y a la pollution. Ce n'est pas tout à fait la même chose. Par exemple, supposez qu'on fasse de la Cour carrée du Louvre un parking ou un parc de stationnement. Ce serait absurde, n'est-ce-pas, de gâcher un paysage de pierre parisien, et il y en a d'autres. L'automobile ne doit pas s'étaler là où elle gâcherait le paysage urbain ou pas urbain.

Il y a la pollution : on me dit qu'on a fait des progrès, que la pollution atmosphérique à Paris est plutôt moins forte qu'il y a quelques années alors que le nombre de voitures était de beaucoup inférieur. Je crois qu'il faut faire un pas en avant, un pas sérieux. Je crois qu'on ne peut le faire qu'à l'échelon international et par une entente internationale et je l'ai d'ailleurs dit tout à l'heure, à certains constructeurs étrangers qui se vantaient de leur réalisation, car c'est un problème de prix. Il est évident que faire des voitures qui ne polluent pas c'est faire des voitures qui risquent de coûter un peu plus cher et la concurrence en ce domaine est très vive. Et par conséquent il faut que les Français, les Allemands, les Anglais, les Italiens, les Hollandais, les Suédois s'entendent pour faire parallèlement faire les mêmes efforts, les mêmes recherches et aboutir à des solutions communes de façon à ce que la voiture pollue moins. Un autre problème sera évidemment de faire la concurrence en Amérique même, aux États-Unis, où les règles sont extrêmement strictes et où, il faut bien le dire, dans un esprit qui est autant protectionniste que dirigé contre la pollution. Mais cela est une autre affaire et on en reparlera. À mon avis, l'essentiel d'abord c'est une entente à l'intérieur des pays européens [illisible] cela que je recommande à tous les constructeurs français [illisible] que j'ai l'occasion de rencontrer ainsi qu'aux ministres responsables.

Index :

Administration.....	35	New-York.....	23
Aménagement du territoire.....	3, 13, 17, 29, 33, 35	Niveau de vie.....	13
Amiens.....	3	Orléans.....	3
Architecture.....	3, 13, 42	Paris.....	3, 13, 17, 23, 33, 35, 42, 54
Art.....	42	<i>Les Halles</i>	3, 42
Automobile.....	17, 23, 29, 35, 41, 54	<i>Maine-Montparnasse</i>	3, 42
Autoroutes.....	17, 29	Pays-Bas.....	13
Bourgogne.....	29	Plan de stabilisation de 1963.....	17
Budget.....	17	Projet Beaubourg.....	42
Bulgarie.....	17	Région parisienne.....	3, 23, 33, 35
Civilisation.....	13, 42	<i>Bobigny</i>	3
Commerce extérieur français.....	17	<i>Clamart</i>	42
Construction/immobilier.....	3, 13, 35, 42	<i>Créteil</i>	3
Crédit.....	13	<i>La Défense</i>	3, 42
Déconcentration/décentralisation.....	3, 35	<i>Saint-Denis</i>	3
Démographie.....	3	<i>Seine-et-Oise</i>	3
Emploi.....	35	<i>Villetaneuse</i>	3
Environnement.....	54	Reims.....	3
États-Unis.....	13, 54	RFA.....	3, 13, 17
Europe de l'Est.....	17	Rouen.....	3
Exode rural.....	3	Roumanie.....	17
Exposition de 1972.....	42	Royaume-Uni.....	3, 13, 17
Fos-sur-Mer.....	3	Russie.....	17
Histoire/mémoire.....	42	Sécurité.....	35
HLM.....	42	Sécurité routière.....	17, 23
Italie.....	17	Tokyo.....	23
Logement.....	13, 35, 42	Transports.....	3, 17, 23, 35
Londres.....	23	<i>Périphérique parisien</i>	23
Lyon.....	3	<i>RER</i>	23, 35
Marché commun.....	29	<i>Taxis</i>	23
Marseille.....	3	<i>Transports en commun</i>	23
Métropoles d'équilibre.....	3	Troyes.....	3
Nantes.....	3	TVA.....	17
		Urbanisme.....	3, 13, 35, 42
		Ve Plan.....	17
		Vle Plan.....	35
		Villes nouvelles.....	3, 33