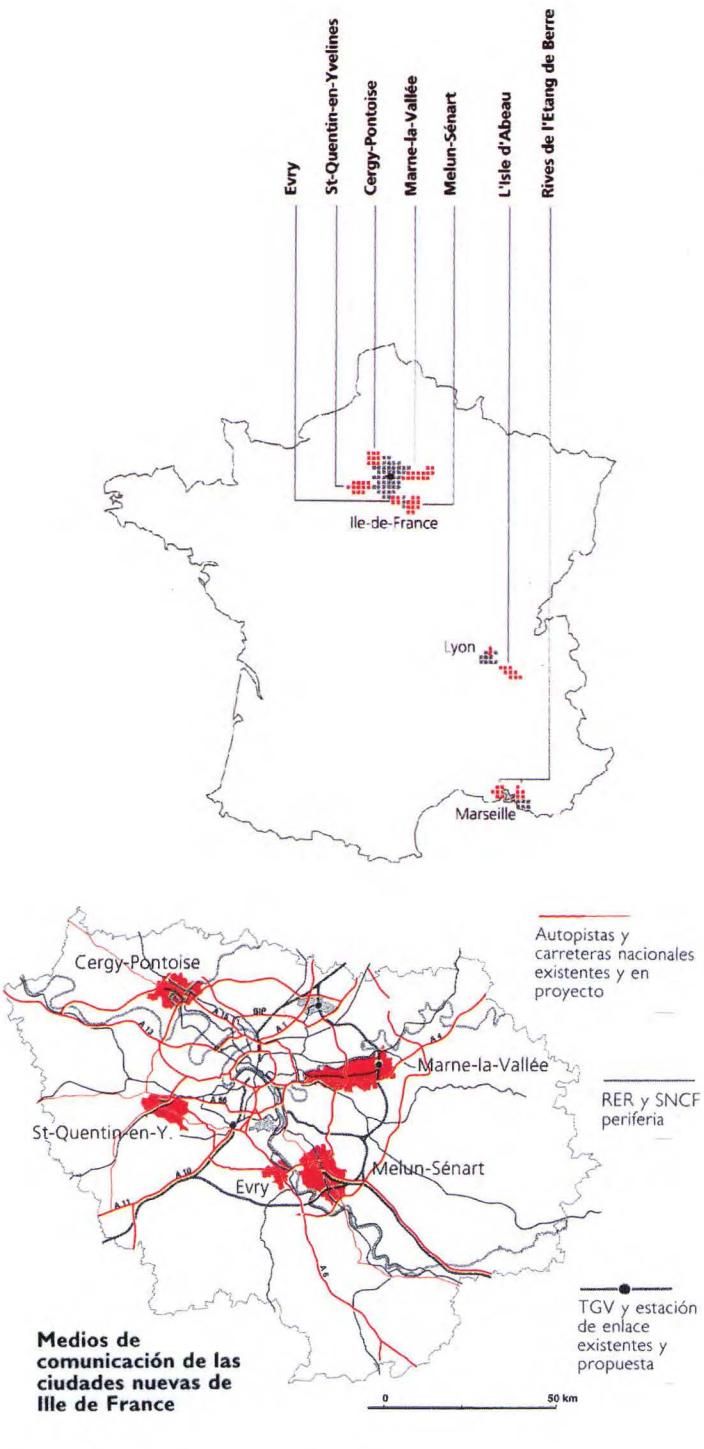


El balance de las ciudades nuevas



Le bilan des villes nouvelles

En 1967, le Général de Gaulle lance l'action la plus importante et la plus durable conduite par l'Etat Français dans le domaine de l'aménagement: la création des villes nouvelles.

L'objectif principal était d'empêcher l'asphyxie d'une région parisienne en proie à une urbanisation galopante et en tache d'huile; il fallait aussi organiser la croissance des grandes métropoles de province (Lille, Marseille, Lyon, l'axe Paris-Rouen) en les dotant de pôles de développement modernes et bien desservis. Deux grands commis de l'Etat, Paul DELOUVRIER et Roger GOETZE, s'attaquaient au problème en prenant appui sur le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la région parisienne de 1965. Ce schéma définit un processus de développement très cohérent: création de cinq villes nouvelles situées à une distance comprise entre 15 et 30 km de Paris; développement d'un réseau de transport en commun (RER) et d'autoroutes en relation avec ces cinq pôles de développement; aide à l'organisation de "pôles restructurateurs" de proche banlieue (Bobigny, Crétteil); desserrement de l'habitat et des activités sur ces pôles.

Bien que la croissance démographique ait été moins importante que prévue et que l'aménagement de la proche banlieue n'ait pas bénéficié de toute l'attention méritée, personne n'a pu, raisonnablement, remettre en cause la pertinence du Schéma (1).

Une réponse à la croissance des métropoles

Les 7 villes nouvelles (2) accueillent aujourd'hui 800 000 habitants: l'essentiel de cette population s'est constitué par migrations (33 %), mais aujourd'hui les naissances prennent le relais (40 % de moins de 20 ans). Cette population habite des logements spacieux (3,8 pièces par logement), généralement collectifs et construits avec aide de l'Etat (60 % du parc immobilier). Depuis 1985, une diversification du logement s'est amorcée en favorisant l'accès à la propriété.

Le Rôle de l'Etat

De 1967 à nos jours, l'Etat assume avec constance ses responsabilités: d'abord, bien sûr, dans la réalisation des grandes infrastructures de transport, ensuite dans l'installation d'une logique qui tire sa force des trois composantes suivantes:

(1) Le schéma de 1965 est confirmé par celui de 1976 qui se fixe des objectifs tenant compte du ralentissement de la démographie.

(2) 9 villes à l'origine; deux d'entre elles, voisines de Lille et de Rouen, ont choisi entre 1984 et 89 un statut de droit commun.

Une maîtrise foncière préalable qui permet, au fil des ans, au développement urbain de s'autofinancer dans des propositions croissantes.

Les acquisitions de terrains faites par l'Etat ont permis un développement des villes nouvelles sans spéculation foncière. Les réserves ainsi constituées sont, aujourd'hui encore, le principal support de la croissance urbaine de l'Ile-de-France.

Des équipes pluridisciplinaires —les Etablissements Publics d'Aménagement— chargées de concevoir la ville dans son ensemble: l'achat et l'aménagement des terrains, les équipements, l'habitat, les transports, les loisirs, le développement économique ont ainsi été pensés et planifiés selon un plan cohérent.

Troisième élément du dispositif, peut-être appelé à faire école, l'organisation de modes de coopération intercommunale originaux: les communes, rassemblées au sein du syndicat d'agglomération nouvelle (SAN), confient à cet organisme la responsabilité du développement urbain (Zone d'Aménagement Concerté, permis de construire et équipements supra-communaux). Le SAN perçoit la taxe professionnelle. La solidarité financière née de ce système est une garantie fondamentale pour la longévité du projet.

Enfin, cette articulation Etat-SAN-communes a toujours laissé une large place à l'initiative privée: à la différence de l'exemple anglais, l'Etat a, dès le départ, bien délimité son champ d'action: la promotion, de logements comme de bureaux ou d'usines, est laissée aux promoteurs de droit privé.

Des structures évolutives

Le partage public-privé, clair mais non rigide, est susceptible d'évoluer si l'on admet que pour de grandes opérations du type Euro Disney, le promoteur privé est tenté d'élargir son rôle et de devenir "un développeur" à l'américaine. Un tel partage, dès lors que la ville, déjà lancée, a pris forme et consistance, devrait s'affirmer de plus en plus: le secteur privé est appelé à prendre davantage le relais du secteur public dans un modèle original qui préserve les grands équilibres.

Principes d'aménagement

Devant l'échec des grands ensembles résidentiels créés sur la base de la seule offre de logements, les villes nouvelles ont engagé sur tous les plans (théorique, stratégique et opérationnel) une série de démarches aujourd'hui lisibles dans leur réalisation de la centralité.

Réalisation initiale des grands équipements commerciaux, premiers moteurs de l'animation, ou stratégie d'encerclement par des quartiers résidentiels périphériques destinés à susciter, puis à nourrir fonctions et équipements centraux, chaque ville nouvelle a élaboré sa politique pro-

Ciudades nuevas	Cergy	Évry	Marne-V.	Melun-S.	St-Quentin	tot VN IDF	Isle d'Abeau	Rives de l'E.	tot. provincia
Viviendas constr.	37 000	24 000	41 000	17 000	35 000	154 000	8 600	17 400	26 000
• individuales	37 %	20,7 %	39,4 %	66,7 %	37,8 %	39,4 %	47 %	45,6 %	46,3 %
• colectivas	63 %	79,3 %	60,6 %	33,3 %	62,2 %	60,6 %	53 %	54,4 %	53,7 %
Parque viv. total	54 000	29 000	71 000	27 000	45 000	226 000	11 300	37 375	48 675
Población total	159 000	73 000	211 000	82 000	129 000	654 000	31 000	104 000	135 000

pre dans ce domaine: les grands équipements d'Evry, de Cergy, de Marne-la-Vallée ont été les noyaux initiaux de l'urbanisation.

Dans les réalisations les plus récentes, les choix de centralité s'inspirent de modèles où l'architecture affirme une identité forte: le centre de Saint-Quentin-en-Yvelines (1987) reprend le modèle de la ville européenne avec découpage en îlots compacts, rue étroites et irrégulières (3); tandis que le projet du futur centre de la ville nouvelle de Melun-Sénart joue sur la monumentalité de 2 grands équipements à vocation régionale et nationale: centre commercial conçu à partir de l'articulation d'espaces ouverts et publics et le Grand Stade de la prochaine Coupe du Monde de football en 1998.

tout n'est pas terminé, mais, partout en villes nouvelles, existe bien aujourd'hui "une dynamique de la centralité", à l'échelle du quartier, de la commune ou de la ville nouvelle tout entière: des lieux qui permettent aux habitants de bénéficier ensemble de mêmes services, de partager ensemble de la même culture qui leur permet de dépasser des clivages résidentiels ou communaux, de manifester l'existence tangible de leur ville: les cinq nouvelles universités en cours de réalisation dans les villes nouvelles d'Ile de France consacrent cette dynamique de la centralité.

Entrer et sortir des villes nouvelles

Les sites des villes nouvelles ont en effet été choisis avec le souci de leur desserte, d'une bonne accessibilité par les transports en commun à partir de Paris ainsi que de leur connexion avec les autoroutes.

En Ile-de-France, les objectifs ambitieux qui leur avaient été assignés se sont traduits par le renforcement du réseau routier, autoroutier et ferré. Ces dessertes lourdes ont favorisé le développement des zones d'activités et des centres tertiaires, donc la création d'emplois, au bénéfice non seulement des nouveaux habitants mais aussi de ceux des bourgs et villages d'environ. La naissance de pôles urbains socialement diversifiés s'en est trouvé facilitée.

La plupart des villes nouvelles sont reliées à Paris et à sa proche banlieue par le train ou le RER (Réseau Express Régional). Ce dernier a joué dans plusieurs de ces villes nouvelles un rôle essentiel. Le rééquilibrage à l'Est attendu de Marne la-Vallée ne serait pas possible sans la dynamique qu'impulse le RER, et Euro

(3) L'îlot urbain associe logements, espaces publics et espaces semi-publics (cours d'immeuble) et emplois: 65.000 m² de commerces, 140.000 m² de bureaux, 1.500 logements et 3.200 places de stationnement. 24 brasseries et restaurants et un théâtre-médiathèque créent une densité d'animation, le long d'un petit canal, l'équivalent d'un quartier de loisirs parisien.

El general de Gaulle, en 1967, puso en marcha la actuación más importante y de mayor duración dirigida por el Estado francés en el campo de la ordenación territorial: la creación de las ciudades nuevas ("Villes Nouvelles"). El objetivo principal consistía en impedir la asfixia de la región parisina presa de una urbanización galopante y en forma de mancha de aceite; era preciso, asimismo, organizar el crecimiento de las grandes metrópolis de provincia (Lille, Marsella, Lyon, el eje París-Rouen) dotándolas de polos de desarrollo modernos y bien comunicados. Dos altos funcionarios estatales, Paul Delouvrier y Roger Gotze, se enfrentaron al problema apoyándose en el Plan Director de Ordenación y Urbanismo (SDAU) de la región parisina de 1965. Este plan definía un proceso de desarrollo de gran coherencia: creación de cinco ciudades nuevas situadas a una distancia comprendida entre los 15 y 30 kilómetros de París; desarrollo de una red de transporte colectivo (RER) y de autopistas relacionadas con cinco polos de desarrollo; ayuda a la organización de "polos reestructurantes" de los extrarradios próximos (Bobigny, Creteil); aligeramiento de la vivienda y de las actividades sobre estos polos.

Aunque el crecimiento demográfico fue menos intenso que el previsto y que la ordenación de los extrarradios no se benefició de toda la atención merecida, nadie, razonablemente, ha podido volverse a cuestionar la oportunidad del Plan (1).

Una respuesta al crecimiento de las metrópolis

Las siete nuevas ciudades (2) acogen en la actualidad a 800.000 habitantes: básicamente esta población está constituida por emigrantes (33 %), aunque actualmente los nacimientos están tomando el relevo (40% menores de 20 años). Esta población habita en viviendas amplias (3,8 habitaciones por vivienda), generalmente colectivas y construidas con ayuda estatal (60 % del parque inmobiliario). A partir de 1985, se ha iniciado una diversificación de la vivienda que favorece el acceso a la propiedad.

El papel del Estado

Desde 1967 hasta el momento actual, el Estado asume sus responsabilidades con perseverancia: en primer lugar, naturalmente, con la realización de las grandes infraestructuras de transporte, y posteriormente estableciendo una lógica que se basa en los tres elementos siguientes:

- Un sistema de impuestos territoriales (estructura impositiva territorial) previo que posibilita, en el transcurso de los años, que el desarrollo urbano se autofinancie en proporciones crecientes.

Las adquisiciones de suelo realizadas por el Estado han posibilitado un desarrollo de las ciudades nuevas sin especulación inmobiliaria. Las reservas constituidas de esta forma son, aun actualmente, el apoyo principal del crecimiento urbano de la Ile-de-France.

- Equipos pluridisciplinares (las Entidades Públicas de Ordenación) responsables de concebir la ciudad en todo su conjunto: la compra y ordenación del suelo, los equipamientos, la vivienda, los transportes, el ocio y el desarrollo económico han sido de esta forma concebidos y planificados según un plan coherente.

• El tercer elemento del dispositivo, posiblemente llamado a crear escuela, es una original organización de formas de cooperación intermunicipal: los municipios, unidos en el seno del sindicato de la nueva aglomeración (SAN), confían a este organismo la responsabilidad del desarrollo urbano (Zona de Ordenación Concertada, licencias de construcción y equipamientos supramunicipales). El SAN percibe una tasa profesional. La solidaridad financiera creada a partir de este sistema es una garantía fundamental para que el proyecto perviva en el tiempo.

Finalmente, esta articulación Estado-SAN-Municipios ha posibilitado, en todo momento, un amplio espacio para la iniciativa privada: a diferencia del modelo inglés, el Estado, desde el primer momento, ha delimitado su campo de actuación de una forma nítida: la promoción, tanto de viviendas como de oficinas o fábricas, se ha dejado en manos de promotores de carácter privado.

Estructuras evolutivas

El reparto de actuaciones públicas-privadas, claro aunque no rígido, es susceptible de una evolución si se admite que para operaciones de gran envergadura, como la de Euro Disney, el promotor

(1) El Plan de 1965 se confirmó por el de 1976 que fija sus objetivos teniendo en cuenta el menor crecimiento demográfico.

(2) Originariamente nueve ciudades; dos de ellas, próximas a Lille y Rouen, han optado entre 1984 y 1989 por un estatuto de derecho común.

* N.del T: SAN (Syndicat de Aglomeración Nouvelle).

privado tiende a ampliar su actuación y transformarse en un "promotor" al estilo americano. Una cooperación de esta forma, a partir de que la ciudad, ya encaminada, ha tomado forma y consistencia, debería consolidarse cada vez mas intensamente: el sector privado esta destinado a tomar de forma creciente el relevo del sector público en un modelo original que preserva los grandes equilibrios.

Los principios de la ordenación

Ante el fracaso de los grandes conjuntos residenciales creados únicamente sobre la base de oferta de viviendas, las nuevas ciudades han comprometido en todos los planos (teórico, estratégico y operativo) una serie de temas que hoy se observan como realmente son, y que *todos participan de la búsqueda y la realización de la centralidad*.

Realización inicial de grandes equipamientos comerciales, motores primeros de animación, o estrategia de cierre a través de barrios residenciales periféricos destinados a provocar, y posteriormente a alimentar funciones y equipamientos centrales, cada ciudad nueva ha elaborado su propia política en este campo: grandes equipamientos de Evry, de Cergy, de Marne-la-Vallée han sido los núcleos iniciales de la urbanización.

En las actuaciones más recientes, las opciones de centralidad se inspiran en modelos en los que la arquitectura demuestra una fuerte identidad: el centro de Saint-Quentin-en-Yvelines (1987) toma de nuevo el modelo de la ciudad europea con división en islotes compactos, calles estrechas e irregulares (3); mientras que el proyecto del futuro centro de la ciudad nueva de Melun-Senart aprovecha la monumentalidad de dos grandes equipamientos de vocación regional y nacional: centro comercial concebido a partir de la articulación de espacios abiertos y públicos y del Gran Estadio de la próxima Copa del Mundo de fútbol de 1998.

No está todo terminado, aunque, en todas partes de las ciudades nuevas existe ya actualmente "una dinámica de la centralidad", a escala de barrio, de municipio o de la nueva ciudad completa: lugares que permiten a los habitantes beneficiarse conjuntamente de los mismos servicios, de compartir conjuntamente la misma cultura que les posibilita superar delimitaciones residenciales o municipales, manifestar la existencia palpable de su ciudad: las cinco nuevas universidades que se están construyendo en las ciudades nuevas de Ile de France consagran esta dinámica de la centralidad.

Entrar y salir de las nuevas ciudades

Los emplazamientos de las ciudades nuevas han sido elegidos efectivamente con la inquietud sobre sus servicios, de una accesibilidad buena por transporte público desde París, así como de su conexión con las autopistas.

En Ile de France, los ambiciosos objetivos que le fueron asignados se han plasmado en el aumento de la red de carreteras, de autopistas y de ferrocarril. Estas infraestructuras básicas han favorecido el desarrollo de zonas de actividades y de centros terciarios, y con ello la creación de empleo, no únicamente en beneficio de los nuevos habitantes sino también de los de las aldeas y pueblos de los alrededores. Se ha visto facilitado el nacimiento de polos urbanos socialmente diversificados.

La mayoría de las ciudades nuevas están comunicadas con París y su periferia próxima mediante el tren o el RER (Red Express Regional). Este último ha jugado un papel esencial en varias de estas ciudades nuevas. El reequilibrio perseguido hacia el Este por Marne-la-Valée sería imposible sin la dinámica que impulsa el RER, y Euro Disneyland no se habría establecido en Francia sin la presión de esta inversión. En este momento se intenta la conexión entre ellas, por carretera con Franciliense*, y en breve plazo por ferrocarril mediante los proyectos de uniones tangenciales.

En provincias manifiesta la misma inquietud por los servicios. La Isle d'Abeau se encuentra comunicada por tren y por autopista con Lyon, así como con Grenoble y Chambéry. La ciudad de Rives del'Etang de Berre, más difícil de comunicar debido a su discontinuidad, ha necesitado nuevas infraestructuras de carreteras y de ramificaciones de empalme con la red de vías rápidas.

(3) La isla urbana asocia viviendas, espacios públicos y espacios semipúblicos (patios interiores de bloques) y empleos: 65.000 metros cuadrados comerciales, 140.000 metros cuadrados oficinas, 1.500 viviendas y 3.200 plazas de garaje, 24 cafeterías y restaurantes, un teatro-mediateca crean una densidad de animación a lo largo de un pequeño canal, el equivalente a un barrio de ocio parisino.

(4) N. del T.: Bassin Parisien: Cuenca/región parisina.

* N. del T: Franciliene: autopista de este nombre.

Disneyland ne serait pas venu en France sans le poids de cet investissement. On s'attache aujourd'hui à les relier entre elles, par route avec la Francilienne, et bientôt par fer avec les projets de liaisons tangencielle.

En province, on retrouve ce même souci de la desserte. L'Isle d'Abeau est reliée par le train et l'autoroute à Lyon, mais aussi à Grenoble et Chambéry. Plus difficile à desservir du fait de sa discontinuité, la ville des Rives de l'Etang de Berre a nécessité de nouvelles infrastructures routières et des branchements avec le réseau rapide.

Créer des pôles économiques

Pour réduire les longs déplacements quotidiens entre le domicile et le travail, pour diversifier les emplois proposés, pour créer le mélange des milieux sociaux et professionnels propres aux vraies villes, pour contribuer aussi à leurs ressources financières, l'équilibre habitat-emploi était pour les villes nouvelles un pari à gagner. Il est en voie de l'être.

Des milliers d'entreprises de toutes tailles, françaises et étrangères, ont aujourd'hui élu domicile en villes nouvelles. En vingt-cinq ans, elles ont commercialisé 3,3 millions de m² de "droits à construire" en bureaux et 2650 ha de zones d'activité. Ce rythme élevé de développement a généré une croissance exceptionnelle du nombre d'emplois, de 330.000 au 1er janvier 1991. A cette date, trois villes nouvelles franciliennes sur cinq, ainsi que les Rives de l'Etang de Berre, offraient un emploi ou plus pour un habitant actif.

L'afflux régulier d'entreprises modernes et dynamiques, souvent en pleine expansion, a permis de limiter le taux de chômage qui atteint en moyenne 6 % dans les villes nouvelles (soit 2 à 3 % de moins que la moyenne régionale)

La carte de visite économique des villes nouvelles

— Dans les 5 villes nouvelles d'Ile-de-France: 6.000 entreprises créées (dont 10 % d'origine étrangère).

— 4 dens 7 villes nouvelles ont un parc immobilier d'entreprises moyen de 600.000 m² de bureaux.

— Les 7 villes nouvelles disposent en moyenne de zones d'activités représentant 400 hectares.

1992: l'arrivée des universités

Dans le cadre du plan national Université 2000, les 5 villes nouvelles de la région Ile-de-France accueilleront, en l'an 2000, 100.000 étudiants. Deux principes originaux sont actuellement mis en oeuvre: la formation pluridisciplinaire combinant recherche et finaté professionnelle, l'intégration urbaine de l'architecture, d'équipements (refus de la formule campus) et d'osmose avec l'environnement économique.

L'architecture et l'art contemporain

Depuis leur origine, les villes nouvelles ont été un terrain d'expérimentation pour la jeune architecture: entreprise difficile puisqu'il aura fallu une décennie pour obtenir une architecture de qualité où se cotoient de jeunes débutants (écoles et logements sociaux) et de grands architectes internationaux travaillant sur des grands projets (cathédrale de Mario Botta, siège d'entreprise de Renzo Piano, théâtre de Jean Nouvel).

La recherche de la qualité des lieux urbains concerne aussi les artistes contemporains à qui sont confiés des projets d'envergure (axe de 3 km confié à Dani Karavan à Cergy) dans un travail pluridisciplinaire avec les urbanistes, les ingénieurs et les paysagistes.

Le schéma directeur de 1992

La vie dans les villes nouvelles n'est pas celle de Paris —ni de Lyon ou Marseille—, ce n'est pas non plus la vie de banlieue. La comparaison, en termes d'équipements, de services, d'animation, est plutôt celle de grandes villes de province.

Mais bien des efforts restent à faire. D'abord valoriser le cadre déjà bâti: trop de discontinuités et de creux subsistent, laissant un goût d'inachevé, trop d'espaces ou de volumes bruts se laissent difficilement approprier: la ville doit se recréer et se remodeler sur elle-même.

Plus largement, les défis de la Ville au prochain millénaire s'inscrivent dans une autre échelle, celle du territoire régional: l'Ile de France et au-delà le Bassin Parisien. En Ile-de-France, le nouveau schéma directeur cherche à organiser la croissance, à préserver les espaces naturels, à développer les transports. Les cinq villes nouvelles apportent des réponses pertinentes: accueil d'habitants nouveaux grâce à la construction, chaque année, de 6.000 à 8.000 logements, croissance parallèle des emplois grâce à une offre diversifiée de terrains et de locaux pour les entreprises, protection accrue et mise en valeur du patrimoine naturel de bois, de vallées, d'espaces agricoles qui les environnent et les façonnent.

Ville nouvelle

Une Ville Nouvelle

Opération d'aménagement du territoire.

La maîtrise du foncier

Démarche préalable, la maîtrise du foncier relève de l'Etat (Zone d'aménagement différé) qui assure le portage financier et par la Région.

La légitimité de l'Etat et l'existence d'une intercommunalité forte, les communes sont regroupées dans le Syndicat d'Agglomération Nouvelle, à fiscalité propre (taxe professionnelle)

La loi de 1983 sur les agglomérations nouvelles instaure d'une part une intercommunalité à fiscalité propre, dans la réalité le SAN, qui perçoit la taxe professionnelle et d'autre part



La ciudad nueva de Lieusaint, Melun-Sénart



La ciudad nueva de Moisoy-Cramayel, Melun-Sénart

Crear polos económicos

Con la intención de reducir los largos desplazamientos diarios entre la residencia y el lugar de trabajo, diversificar los empleos previstos, crear la mezcla de ambientes sociales y profesionales propios de las auténticas ciudades y contribuir igualmente a sus recursos financieros, el equilibrio entre vivienda y empleo suponía para las nuevas ciudades un desafío a ganar. Se está a punto de conseguir.

Miles de empresas de todos los tamaños, francesas y extranjeras, han establecido actualmente su sede en las ciudades nuevas. A lo largo de veinticinco años han comercializado 3,3 millones de metros cuadrados de "derechos de edificabilidad" en oficinas y 2.650 hectáreas de zonas de actividad. Este alto ritmo de desarrollo ha generado un crecimiento excepcional de número de empleos, 330.000 hasta el 1 de enero de 1991. En esta fecha, tres de las cinco ciudades francilianas, así como Rives del'Etang de Berre, ofrecen un empleo o más por habitante activo.

La afluencia continuada de empresas modernas y dinámicas, frecuentemente en plena expansión, ha posibilitado limitar la tasa de paro alcanzando una media del 6% en estas ciudades nuevas (es decir, del 2 al 3% menos que la media regional).

Ficha económica de presentación de las ciudades nuevas

- En las cinco ciudades nuevas de Ile de France: 6.000 empresas creadas (de las cuales un 10% de origen extranjero).
- De las siete ciudades nuevas, cuatro tienen un parque inmobiliario de empresas de tamaño medio con 600.000 metros cuadrados de oficinas.
- Las siete ciudades nuevas disponen de zonas de actividad que suponen como media unas 400 hectáreas.

Ficha económica de las ciudades nuevas

Ciudades nuevas	Cergy	Évry	Marne-V	Melun-S.	St-Quent.	tot. VN IDF
Residentes con un empleo	72 084	35 424	98 376	36 701	61 627	303 852
Empleos en la zona	37 306	14 319	36 677	9 949	22 672	120 923
Tasa resid./empleos en la zona	51,8 %	40,4 %	37,3 %	27,1 %	36,8 %	39,8 %

1992: la llegada de las universidades

En el marco del plan nacional Universidad 2.000, las cinco ciudades nuevas de la región de Ile de France acogerán 100.000 estudiantes, en el año 2000. Dos originales principios se desarrollan ac-

tualmente: la formación pluridisciplinar que combinan la investigación y la finalidad profesional, y la integración urbana de la universidad en el centro de las ciudades en lo que se refiere a la arquitectura, los equipamientos (rechazo de la fórmula de campus) y de ósmosis con el entorno económico.

La arquitectura y el arte contemporáneo

Desde su origen, las ciudades nuevas han sido un terreno de experimentación para la arquitectura joven: esfuerzo difícil ya que se necesitaría un decenio para conseguir una arquitectura de calidad en la que se simultanease la actuación de jóvenes principiantes (escuelas y viviendas sociales) y de grandes arquitectos internacionales trabajando en proyectos de gran envergadura (catedral de Mario Botta, sede de la empresa de Renzo Pigno, teatro de Jean Nouvel).

La búsqueda de la calidad de los espacios urbanos afecta igualmente a los artistas contemporáneos a los que se confían proyectos de envergadura (eje de tres kilómetros encargado a Dani Karavan en Cergy) dentro de un trabajo pluridisciplinar con urbanistas, ingenieros y paisajistas.

El Esquema Director de 1992

La vida en las ciudades nuevas no es la misma que en París -ni la de Lyon o Marsella-, pero tampoco es la de los suburbios. La comparación, en términos de equipamientos, de servicios, de animación, puede hacerse más bien con las grandes ciudades de provincias.

Quedan por realizar aún muchos esfuerzos. En primer lugar, hay que revalorizar el marco ya construido: subsisten demasiadas discontinuidades y vacíos, que aportan un regusto de obra inacabada, existe un número excesivo de espacios o volúmenes brutales que se dejan incorporar difícilmente: la ciudad debe recrearse y remodelarse sobre si misma.

A más largo plazo los retos de la ciudad en el próximo siglo se inscriben en otra escala, la del territorio regional: la de Ile de France y más allá la región parisina (4). En Ile de France, el nuevo Esquema Director persigue organizar el crecimiento, preservar los espacios naturales, desarrollar los transportes. Las cinco ciudades nuevas ofrecen respuestas oportunas: acogida de nuevos habitantes gracias a la construcción, anualmente, de 6.000 a 8.000 viviendas, crecimiento paralelo de empleos gracias a una oferta diversificada, de solares y locales para empresas, protección creciente y revalorización del patrimonio natural de bosques, valles y espacios agrícolas que las rodean y las configuran.

El equipo del Grupo Central de las Ciudades Nuevas

Notas aclaratorias

Una Ciudad Nueva (Ville Nouvelle).

= Operación de ordenación del territorio.

El control previo del suelo (La maîtrise du foncier).

+

La legitimidad del Estado y la existencia de una relación entre municipios fuerte, los municipios se agrupan en el Sindicato de la Nueva Aglomeración (Syndicat d'Agglomération Nouvelle), con su propia fiscalidad (Impuesto sobre actividades profesionales).

+

La herramienta de operaciones:
L'EPAVN

Cuestión previa, que sustituye a la del Estado (Zona de ordenación diferenciada) que asegura el aporte financiero y por la Región.

La Ley de 1983 sobre nuevas aglomeraciones instaura por una parte una intermunicipalidad con fiscalidad propia, de hecho el SAN, que percibe el impuesto sobre actividades profesionales y por otra la legitimidad del Estado: el perímetro de urbanización es la operación de interés general y toda la operación del interior de este perímetro es un proyecto de interés general.

La Entidad Pública de ordenación de la nueva ciudad (L'Etablissement Public d'Aménagement de Ville Nouvelle) fue creada por Decreto. Ordena en el interior de su perímetro de actuación. No es promotor. Consta de prerrogativas de poder público (expropiación, derecho de retracto).

Vela por la salvaguarda de las normas urbanísticas (cuaderno de cargas - Cahier des Charges). Los municipios le encargan la realización de infraestructuras y de superestructuras (colejos, centros deportivos, culturales o equipamientos sociales). Las grandes decisiones se aprueban por el Consejo de Administración donde los diputados son mayoría. El Presidente es un diputado, el Director General, nombrado por el ministro de Equipamientos, tiene amplios poderes (gestión y propuestas). Los EPAVN están sujetos al control financiero del Estado.

+

Los convenios trianuales, mecánica de las partes.

Previsto por la Ley de 1983, el convenio trianual es una condición previa a la liquidación de la dotación de equilibrio del SAN que se enfrenta a importantes sumas en aras de un desarrollo urbano y económico acelerado y consecuente.

Los convenios trianuales de desarrollo se firman entre el Estado, las Regiones, los Departamentos y los SAN y establecen los compromisos en aspectos físicos y/o financieros de cada una de las partes..

la legitimidad de l'Etat: le périmètre d'urbanisation est opération d'intérêt général et toute opération à l'intérieur de ce périmètre est un projet d'intérêt général.

L'outil opérationnel: l'EPAVN

L'Etablissement Public d'Aménagement de Ville Nouvelle est créé par décret.

Il aménage à l'intérieur de son périmètre d'intervention. Il n'est pas promoteur, il a des prérogatives de puissance publique (expropriation, droit de préemption).

Il veille au respect des prescriptions d'urbanisme (cahier des charges). Il est souvent mandaté par les collectivités locales pour réaliser les travaux d'infrastructures et de superstructures (écoles, centres sportifs, culturels ou équipements sociaux).

Les grandes décisions sont approuvées par le Conseil d'Administration où les élus sont majoritaires. Le Président est un élu, le Directeur Général, nommé par le ministre chargé de l'Équipement, a des pouvoirs étendus (gestion et propositions).

Les EPAVN sont soumis au contrôle financier de l'Etat.

Les conventions triennales, mécaniques partenariales

Prévue par la loi de 1983, la convention triennale est une condition préalable au versement de la dotation d'équilibre du SAN qui fait face à des charges importantes du fait d'un développement urbain et économique accéléré et conséquent.

Les conventions triennales de développement sont signées entre l'Etat, les Régions, les Départements et les SAN et fixent les engagements en termes physiques et ou financiers de chacun des partenaires.