

Cafés Géographiques de Paris

Frédéric Gilli, Manouk Borzakian
30 mars 2010

Le Grand Paris : du rêve a la réalité ?

Débat "Le Grand Paris : du rêve a la réalité ?" avec Frédéric Gilli, économiste et géographe, Directeur délégué de la Chaire Ville à Sciences Po le 30 Mars 2010 à 19h30 au Café le Flore. Café animé par Maryse Verfaillie et Michel Sivignon.

Rédacteur en chef d'*Études foncières*, Frédéric Gilli a une formation de géographe et d'économiste et revendique un grand appétit pour l'interdisciplinarité, rappelant que les sciences sociales portent chacune un regard spécifique et forcément biaisé sur un problème qui doit être envisagé de manière globale.



Frédéric Gilli et Maryse Verfaillie

Le Grand Paris est un sujet d'une actualité brûlante mais renvoie à des enjeux structurels. Actualité brûlante du fait de la proximité des élections régionales et de la lecture imminente au Sénat (6 et 7 avril) du projet de loi porté par le gouvernement et Christian Blanc. Enjeux structurels car s'opposent des visions radicalement différentes de la construction d'une métropole et de l'aménagement à long terme d'une région. Il faut rappeler que le plan actuel du métro parisien correspond, en dehors de quelques prolongements, à la carte de Bienvenue de 1925 : les choix à venir concernent des financements qui portent sur les vingt années à venir, mais une organisation urbaine qui, elle, porte sur les cent prochaines années. La question qui se pose est de savoir comment travailler une matière urbaine héritée de projets anciens pour la projeter dans le XXI^e siècle, suivant trois grandes problématiques :

- La durabilité ;
- La transformation des mobilités ;
- La mondialisation, responsable de l'attachement des acteurs à des territoires multiples.

Un exemple des transformations récentes : les choix de localisation des petites entreprises de la région, anciennement à proximité des donneurs d'ordres elles s'installent désormais à proximité des lieux de résidence, alors que leurs clients sont éparpillés dans la région.

Panorama et principaux enjeux

Le Grand Paris est un espace qui dépasse la région parisienne, incluant l'Oise et les franges proches de la Haute-Normandie, de la région Champagne-Ardenne et du Centre, et qui compte de plus en plus de résidents mais sans que le nombre d'emplois ne suive.

L'aire urbaine de Paris s'étend sur un rayon de 70 à 80km, avec une densité de peuplement extrême, très supérieure à celle des autres métropoles françaises. Paris représente neuf millions d'habitants et quatre millions d'emplois avec sa banlieue - terme impropre tant Paris ne va pas sans elle : celle-ci abrite le premier pôle d'affaires d'Europe, le premier aéroport ainsi que le premier pôle touristique (Euro Disney), en somme l'essentiel de la richesse parisienne. Et pourtant, le métro s'arrête à la sortie de Paris, ce qui fait dire à Richard Rogers que le problème posé est de « réconcilier le cœur et les membres ».

Les enjeux peuvent se décliner en quatre grands thèmes. En tête, les transports, qui sont proches de l'implosion. Se pose la question épineuse de savoir s'il faut traiter les urgences liées à la saturation actuelle et/ou effectuer des choix à long terme.

Le logement est quant à lui un problème récurrent depuis le début du XX^e siècle. Paris représente le quart de l'excédent naturel d'Europe et, rien que pour combler le déficit actuel, entre 350 et 450 000, les besoins s'élèvent à 60 000 nouveaux logements par an.

La question du développement économique, dans le cas d'une ville plus industrielle que financière, concerne notamment l'accompagnement des projets innovants par les financeurs, rendu aujourd'hui impossible par la congestion des projets.

Se pose également **le problème des inégalités** : rien n'exclut une scission entre l'est et l'ouest d'une région de taille comparable à la Belgique. Les tensions que connaissent certaines communes, au bord de la rupture, représentent de plus une menace pour l'activité économique.

Enfin, le projet du Grand Paris soulève une question de gouvernance, ravivée par le succès de la majorité en place aux dernières élections régionales et la possibilité d'un clash entre les deux organes de pilotage du projet, la région et le gouvernement. Ce conflit souligne la difficulté de faire coexister deux légitimités, d'assurer l'adéquation entre deux projets, dont l'un a été voté par des députés et des sénateurs de province - on retrouve le problème des rapports Paris-Province.

Au total, pour une ville capitale qui représente un tiers du PIB de la France, les enjeux sont non seulement locaux et régionaux mais aussi bien nationaux.

Les projets

Trois types de projets existent pour le Grand Paris :

- **le schéma directeur** de la région Île-de-France, approuvé par les collectivités locales ;
- **le projet Blanc**, mis au point par le secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale ;
- **les projets remis par les dix équipes d'architectes** en réponse à la consultation lancée en 2008.

Le premier projet rompt avec la logique de ces trente dernières années de construire Paris comme une métropole multipolaire. L'idée consiste à porter l'essentiel des efforts sur la petite couronne.

Les perspectives de réalisation sont très minces, d'abord parce que la mise en branle du projet nécessite la validation du Conseil d'État, aujourd'hui retardée par le gouvernement, ensuite parce que se posera encore la question de sa capacité prescriptive. Néanmoins, le volet transport, déjà en grande partie financé, a toutes les chances de voir le jour.

Le projet du gouvernement repose sur une logique radicalement différente, liée essentiellement à un impératif de réussite économique. Il prévoit le renforcement de la visibilité et de l'attractivité de quelques pôles spécialisés - entre autres une ville des sciences, une ville financière (la Défense), une ville de la création (Stade de France), une ville aéroportuaire (Roissy), une ville durable (Marne-la-Vallée). Ces pôles doivent être reliés par le projet de transport du « Grand Huit ».

Ce projet soulève un ensemble de problèmes de fond :

- *Sa durabilité économique* : les difficultés rencontrées par beaucoup de gens pour se rendre de leur lieu de résidence vers leur lieu de travail ne sont pas prises en compte (seuls les lieux de travail seront reliés par le Grand Huit) et la spécialisation locale pose un problème de connexion et de communication entre les filières économiques (problème d'échelle).
- *Sa durabilité sociale* : les territoires, et donc les élus locaux, sont mis en concurrence, au lieu d'être invités à participer à un projet commun.

Sa durabilité environnementale : en l'absence de transports en commun vers les gares du Grand Huit, l'utilisation de la voiture va favoriser l'étalement.

- *Sa durabilité démocratique* : le projet n'a été discuté qu'à l'Assemblée et au Sénat, la procédure d'urgence permettant d'éviter les débats (provoquant d'ailleurs la colère des élus de tous bords) : on a un clash entre une technocratie et la démocratie locale et participative, qui pose la question de la façon dont doit être porté le projet : *via* des discussions démocratiques ou alors à l'aide de procédures dérogatoires, au prétexte de l'efficacité.

En parallèle à ces projets, de nombreuses initiatives fleurissent et reconfigurent le panorama de l'action publique. C'est le cas de « Paris-Métropole », association d'élus locaux de Paris et de la petite couronne, qui tente de répondre à l'émiettement de la prise de décision. A l'échelle d'une commune seule, les élus n'ont en effet pas le pouvoir d'attirer des financements d'envergure et ne peuvent faire valoir leur poids politique.

C'est l'un des points permettant de voir l'avenir avec un peu d'optimisme : de grosses intercommunalités sont en structuration, capables d'attirer des financements conséquents sur des projets d'envergure.

Conclusion

Au-delà du problème du respect des formes et du débat démocratique, les conflits actuels montrent au moins que les choses bougent, et valent mieux qu'une absence de projet.

Il faut se rappeler que Cordoue, grande capitale méditerranéenne au début du XIIe siècle, a été

dépassée en soixante-dix ans par Séville et reléguée au rang de ville de province. Les villes naissent, croissent, mais meurent aussi.

A la question : la région parisienne a-t-elle un avenir ? Frédéric Gilli répond par l'affirmative.

Débat

Maryse Verfaillie revient sur les deux projets concurrents - celui de Paris-Métropole, soutenu par les élus locaux et proposant d'améliorer les transports de la petite couronne, et celui du gouvernement avec le Grand Huit - et demande s'il y a une chance que l'un des deux aboutisse dans les dix ans à venir, au moins pour le volet transports.

Frédéric Gilli propose une comparaison avec les autres régions, dont les présidents affichent de bons résultats sur les transports. En réalité, leur travail a essentiellement consisté à rénover des lignes déjà existantes, alors qu'en Île-de-France, en plus du matériel à remplacer et de vieilles infrastructures à rénover, de nouvelles lignes doivent être construites dans un espace très densément peuplé.

Il y a peu de chances de voir aboutir les projets actuels avant 2020, en dehors probablement de quelques tramways et tram-trains en petite couronne d'ici 2015-2017.

- **Gilles Fumey** demande quelles réponses sont proposées face aux urgences sur certaines lignes (par ex. vers La Défense).

Tout le monde s'accorde sur un prolongement de la ligne Eole vers La Défense, se pose juste la question d'une éventuelle station intermédiaire à la porte Maillot. Il faut souligner qu'une caractéristique importante de tous les projets est de renfermer des enjeux à la fois locaux (volonté des habitants de Neuilly d'enfouir la N13...), régionaux, nationaux et même internationaux (RER B vers Roissy...).

- Gilles Fumey pose une question de fond sur la tendance à présenter de manière récurrente l'Île-de-France comme un espace hors du commun (densité, grand aéroport, etc.), qui connaîtrait des problèmes spécifiques qu'on ne rencontre pas ailleurs. Mais Tokyo, avec ses trois niveaux d'autoroutes, offre un exemple de traitement de la densité. Également, est-ce qu'on ne peut pas imaginer que l'accessibilité soit compensée par des compromis sur la qualité et/ou la taille des logements.

Plus généralement, l'approche statistique n'est pas suffisante pour montrer comment l'être humain s'empare des questions sur l'urbain.

A propos des arbitrages sur le logement et les transports, **Frédéric Gilli** fait remarquer que Paris est aujourd'hui financièrement inaccessible à un couple d'enseignants avec deux enfants car le budget transport, s'il est d'autant plus important que l'on s'éloigne du centre, ne comporte pas de frais fixes comme les garanties demandées par un propriétaire.

Il ajoute qu'on travaille inévitablement sur des outils statistiques effectivement limitatifs et que, bien entendu, l'aménagement doit prendre en compte les possibles évolutions des modes d'habiter dans les décennies à venir.

- Gilles Fumey cite la phrase de De Gaulle à Delouvrier, à propos de Paris (« *mettez-moi de l'ordre dans ce bordel-là* »).

Frédéric Gilli rappelle que, de fait, Christian Blanc revendique l'héritage de Delouvrier et que, comme son prédécesseur, il ne peut compter sur le soutien d'à peu près personne en dehors du président.

Son projet est révélateur d'une volonté rationalisatrice, une volonté de simplifier alors que, par définition, il n'est pas possible d'appréhender de cette manière l'espace parisien. C'est d'une

ville multilocalisée qu'il s'agit et les aménageurs doivent savoir laisser parler la créativité et l'imprévu qu'elle recèle.

Manouk Borzakian

Pour en savoir plus :

- [Un café géo sur Haussmann-Delouvrier](#)

© Les Cafés Géographiques - cafe-geo.net