

GRAND PARIS

Réunion UIA 15 février 2010 à Versailles

Intervenants

Gérard Lacoste : Directeur Général adjoint de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France -IAURIF-

Daniel Béhar : Géographe, est professeur associé à l'Institut d'Urbanisme de Paris - Université Paris 12 -Val de Marne, enseignant à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et Directeur de la coopérative ACADIE

Marc Wiel : Urbaniste.

Gérard Lacoste

Avant, était le SDRIF, qui perdure. Mais depuis quelques années, nous avons vu apparaître le projet du Grand Paris, mené par le Gouvernement et Christian Blanc.

Le SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile de France.

Depuis 1995 avec la loi Pasqua, a donné les compétences à la région. Le précédent SDRIF avait 16 ans. Un nouveau projet de SDRIF date de 2008. Il a été voté par le Conseil Régional, mais il doit faire l'objet d'un décret du Conseil d'Etat, auquel il doit être présenté.

Sur l'avenir de l'Ile de France, il y a compétition entre l'Etat et la Région, à partir de 2007-2008 .

Cette lutte de pouvoir s'illustre par quelques faits marquants :

- le discours de Roissy de Nicolas Sarkozy (sur le développement de l'Ile de France),
- la consultation des architectes avec pour objectif de soumettre un projet porteur pour l'Ile de France pour demain. Il y a eu ainsi effervescence intellectuelle sur le sujet.
- La création d'un Secrétariat d'Etat à la Région Capitale

La Ville de Paris a également impulsé une réflexion sur le sujet avec son projet Paris Région Capitale.

La Région, l'Etat et la Ville de Paris cherche à s'assurer un leadership sur la question.

Pour le SDRIF, édifié après Kyoto, le principe était le choix de la compacité urbaine, qui évite l'étalement urbain.

Quelques chiffres : il devait se construire 60 000 logements par an, or il y en a actuellement 35 000.

Au niveau de l'emploi les perspectives sont de créer 700 000 emplois d'ici 2030

L'Etat conteste :

En 2008, l'Etat conteste ces orientations.

Il oppose son projet du « Grand Paris », qui comprend :

La création de 800 000 à 1 million d'emplois dans les 15 ans (ce qui est une politique très volontariste)

De favoriser la notion de pôles économiques (les clusters), au nombre de neuf (?), accentuant la concentration des emplois.

Ces pôles seraient reliés entre eux

, politique volontariste de création

Accélérer l'urbanisation avec les clusters, 9 pôles économiques devant être reliés par transport ultra rapide de 130 km de long (grand huit). Le principe financier étant de créer ainsi de la valorisation foncière qui va aider au financement du transport ;

Grand Paris

Perspectives et pertinence : (G. Lacoste précise que son point de vue sera critique)

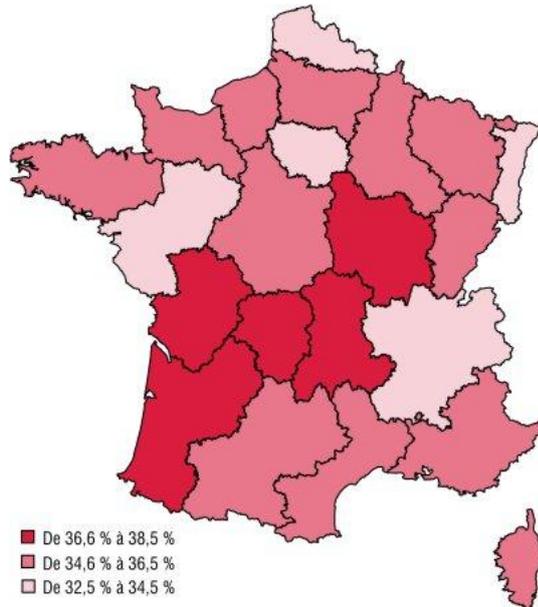
- Démographie de l'Ile de France et de la France

Actuellement l'Ile de France, c'est 5 millions d'emplois et un million de plus dans les 15 ans.

L'intervenant conteste cette analyse en s'appuyant sur le fait que la population vieillit, d'où régression de la population active (en fait elle stagne depuis 2006), donc la population va augmenter mais ce seront des plus de 60 ans.

La structure de la population évolue, et le projet ne semble pas l'avoir pris en compte. Il y a donc disjonction dans le projet de Christian Blanc entre progression de la population active et l'emploi. Il faudra donc attirer des gens de l'extérieur.

Carte 1 - Part des actifs en emploi en 2005 et retirés du marché du travail en 2020



Sources : Insee, enquêtes annuelles de recensement 2004, 2005, 2006 et 2007 - Modèle de microsimulation Insee.

Plus du tiers de la population va changer d'emploi d'ici à 2020, mais ce n'est pas l'Ile de France qui est en tête (32 %). Difficultés de réalisation des objectifs dans l'emploi. Hier pôles et clusters, mais demain l'emploi sera plus intégré dans la ville.

Des gagnants, mais des perdants : 1200 communes en Ile de France, 711 d'entre elles ont gagné des emplois (+910 000) et 490 en ont perdu (- 541 000).

Si on ne tient pas compte des mutations on se retrouve myope. Il faut savoir comment se fera la mutation

Si l'on observe les statistiques concernant l'immobilier de bureaux, on constate une attitude grégaire. Le marché est concentré sur la partie ouest de la région et quand on superpose la carte avec celle du projet de transport du grand Paris on observe un manque de logique. Cela donne l'image d'une économie dont les investisseurs font eux-mêmes le choix de l'implantation

(Les statistiques de superficie annuelle de bureaux de + de 5 000 m2 livrés depuis 1985 montre des « cycles »)

Pour développer des pôles, il faut monter des opérations à long terme.
 (par exemple le départ de Renault de l'Ile Seguin est programmé depuis 25 ans)

- Mobilité, territoire et développement économique.

L'économie est forte d'échanges de plus en plus immatériels, mais est-ce que les gens bougent beaucoup dans la journée ? Et bien cela ne pèse que 3 % dans les déplacements quotidiens de la population. Ce ne sont donc pas ces échanges qui provoquent des embouteillages (dans les transports en commun ces échanges représentent 1.7 %). Non, ce sont les trajets domicile-travail qui priment.

Donc, le projet de C Blanc de grand huit pour relier les pôles est un NON SENS

- Réseau transport

Les solutions sont : bus, métro et RER, chaque solution doit être appropriée au développement urbain. Si on traverse une forte densité, et qu'on surperpose cette carte avec celle du grand huit : si l'on est dans la zone de 170 habitants emploi à l'hectare, le métro et le tramway sont appropriés. Si on se trouve dans des zones moins denses, le métro est bien moins pertinent. Et cela manque de cohérence.

- Valorisation foncière et financement du réseau

Le postulat est d'acheter les champs de betterave et de les revendre en prétextant que cela se fait dans le monde. L'histoire du financement par la valorisation foncière : nulle part au monde une opération a été financée comme cela. On compare des choses qui ne sont pas comparables (par exemple à Copenhague les terrains étaient déjà propriété de l'état).

L'intervenant donne l'exemple des villes nouvelles (lesquelles présentent beaucoup d'analogies dans le projet Blanc). Au fil du temps la densité n'est pas venue, les opérateurs privés ne sont pas arrivés (seules les maisons ont été implantées, d'où absence de densification).

Disney : l'Etat a d'abord dû s'engager pour y amener le RER avant que le projet ne soit réalisé.

2ème intervenant : Daniel BEHAR

Pourquoi le projet et les débats sur le grand Paris ?

Et bien c'est d'abord une question de vocabulaire nouveau. Le Grand Paris, c'est aussi l'idée d'Hausmann (Paris en grand)

On ne parle plus de la région parisienne, mais de Métropole.

Ce n'est pas anodin, le changement peut éclairer la discussion. Il y a trois façons de considérer la nouvelle donne.

1. Comment gérer ce qui est plus grand qu'avant

La métropole, c'est plus grand qu'une agglomération et donc il faut essayer de reconduire ce qu'on fait depuis 30 ans. D'après Castro (architecte) le problème d'une métropole c'est l'inégalité entre Paris et la banlieue. D'où le fait qu'il faille transférer des équipements de Paris vers la banlieue (ministères, écoles, etc.) Mettre les institutions à l'échelle de la dilatation. Mais il faudrait aussi revenir à une ville de taille humaine. Donc découper et revenir au polycentrisme (multiplicité des pôles) soit environ 20 villes de 500 000 habitants. Il faudrait trouver ces bassins de vie (en quelque sorte faire un « grenoble » à Evry) Fabriquer des intercommunalités en marguerite.

2. Contre analyse

Non. Ce qui se passe c'est la mondialisation. Du coup : changer de manière de s'occuper de la région parisienne. D'où rompre avec la conception de l'aménagement du territoire de la France (= conception de JF Gradier dans « Paris et le désert français »). Décentraliser vers la province. Mais N Sarkozy a dit stop à ces 50 ans d'aménagement du territoire. « Paris c'est notre chance et il faut mettre le paquet sur Paris »

S'ouvrir au monde et aller au-delà des frontières de l'île de France : le Port du Havre (rupture encore plus forte avec 1000 ans d'histoire, car en ce qui concerne le port c'est Anvers qui prime en Europe)

La question c'est la compétitivité et en rajouter une couche sur le projet parisien (= les 7 à 9 clusters). Le problème de Ch. Blanc c'est qu'il est ministre au titre de la fonction capitale et de son développement (tenir compte de cette vraie fonction).

3. Le rapport entre dedans et dehors a changé et recompose notre vie de tous les jours

Poids de l'immatériel et des mobilités (rapport au dehors) qui déstabilise le fonctionnement interne de la région parisienne (et qui crée ainsi un vaste rhizome). Les liens sont aussi importants que les lieux.

D'où : Quel est le problème ?

Inégalités centre / périphérie et est/ouest. Mais les inégalités se sont transformées en contradictions métropolitaines. Qu'est ce que c'est que notre espace de vie aujourd'hui en région parisienne.

Avant : c'était un territoire de vie homogène (village dans la ville)

Aujourd'hui : ça a explosé, on ne sait plus ce que c'est que le « local »

Par exemple : qui travaille dans le 93 ? Tout le monde sauf les gens du coin. Donc un mille feuilles vécu. Et d'autre part ce n'est pas parce qu'il va y avoir du développement économique que la richesse se redistribue localement. Les villes nouvelles n'hébergent pas et façonnent les gens qui y travaillent.

Et en plus les intérêts globaux s'opposent aux intérêts locaux. Les intérêts de la France ne sont pas ceux de l'île de France.

Aujourd'hui l'île de France c'est 30 % du PIB mais on assiste à une baisse de 21 % des revenus français (transferts sociaux, mobilité). Il se crée le plus d'emplois dans le 77. C'est bon pour le 77 mais pas forcément pour l'île de France.

Du coup la question est : comment faire la métropole. C'est un « projet » pas une réalité. Comment fabriquer une vie urbaine nouvelle dans la métropole.

Comment réconcilier les lieux et les liens ?

Avons-nous besoin d'excellence économique ou plutôt de restauration des liens ? Pour avoir une bio technologie performante, il faut commencer par s'attaquer à la concurrence entre Paris et Nantes et non entre Paris et Londres. Il s'agit d'une nouvelle façon de gérer le dedans et pas le dehors

3e intervenant : marc Wiel

Développement du lien entre transport et urbanisme.

Il faut essayer d'unifier le fonctionnement ou bien trouver un compromis. A-t-on encore besoin d'unité ? Je fais un diagnostic différent des autres.

Arguments critiques :

- Sur la conception de l'utilité d'un schéma directeur
- Sur le rôle des transports en commun dans la réponse aux enjeux climatico énergétiques
- Sur les priorités de financement
- Affiner la stratégie sur la répartition spatiale des emplois
- Conclusion : quel genre de pouvoir on installe ?

A quoi sert un schéma ?

Différences notoires. Utilisation du schéma à des fins de communication pour atteindre la taille européenne (cf Lille et Lyon).

Pour ma part je suis moins sensible au fait que le schéma soit la clé d'un développement économique. La principale finalité est d'identifier, assumer, dépasser les contradictions dans le système directeur qui font que les initiatives de chacun ne procurent pas forcément l'optimum pour tous.

Il y a une compétition entre la compétitivité économique et les problèmes sociaux et se dire que c'est inévitable. On a cru se sortir des problèmes avec les villes nouvelles mais cela n'a pas empêché la crise du logement. Le blocage foncier, la concentration spatiale de la précarité. On n'est pas sorti de la contradiction.

On n'a pas su mettre au niveau l'un de l'autre la politique du développement et d'aménagement et on a mis en crise les deux.

Quand on facilite les moyens d'accès cela favorise des modifications qui font qu'on ne résout pas les problèmes.

D'où : la nécessité d'un équilibre entre investissements en transports et dans l'aménagement. C'est la clé

On a juxtaposé les deux clauses sans comprendre le rôle de la vitesse. Donc un bon usage de la vitesse s'avère nécessaire. Plus je facilite la mobilité et plus je facilite la ségrégation sociale.

Trouver une façon collective de ne pas trop améliorer le transport et de faire une politique d'aménagement appropriée. Les transports rapides amplifient le mauvais fonctionnement du système.

L'intérêt des flux entre les pôles ? (projet CH Blanc) = NEANT (exemple : Défense – Science – Monde)

Le poids du fonctionnement du transport collectif est énorme.

Autres problèmes pointés :

Les défauts des transports sont dus à des défauts d'aménagement. Il faut réguler le système. Créer des fonds pour hiérarchiser la politique de l'aménagement.

Tant qu'il n'y aura pas d'accord entre l'Etat et la Région, on ne sortira pas du système.

Christian Blanc n'a pas trouvé la solution.

Questions

Q - Sur l'éloignement des travailleurs pour trouver à se loger de manière accessible.

R/ Le principe du Sdrif était d'enrayer cette tendance en créant une zone plus compacte et la densification des zones non utilisées en agglomération. Ne pas grossir le phénomène (il n'est pas aussi important que cela). Il faut reconquérir les zones mal bâties en agglomération, là, l'équation n'est pas résolue. Les relations avec les autres coins en périphérie de la région parisienne portent plus sur le contournement et la plateforme logistique

Q - Sur les petites intercommunalités qui pourraient freiner des choses importantes au projet Grand Paris. L'étalement urbain a un coût foncier et un coût santé. Frappé que personnes n'ait évoqué le bien être, l'écologie, les circulations douces etc... Dans quel système va-t-on : dans une logique de réparation (d'où biodiversité) ou dans une logique de mondialisation ?

R/ Aujourd'hui on est dans un scénario de très grosses interco. Recherche de la taille critique. Dans le débat actuel à l'Assemblée, l'Île de France est traitée à part. Peut être gouvernance spécifique après que le Grand Paris a été dessiné ?

Q – (personne d'Essor de Versailles, cercle de réflexion)

Constat du déclin de la France.

Deux points sur la loi du Grand Paris : dissociation entre aménagement et transport (on parle de transport mais pas d'aménagement), le débat ne portera pas la dessus et c'est un grave déficit de démocratie. Les communes seront appelées à

signer des contrats de développement territoriaux. Il n'est pas prévu de débat public, c'est mauvais pour la démocratie locale.

R/ Le problème de l'IDF dans la compétition internationale ce sont les performances qu'on n'évoque jamais en comparant les villes étrangères avec l'IDF. (Londres : ville ouverte sur le cosmopolisme) et la 2^e question est d'abord la compétition entre idf et province. La question de la compétition se joue là : inadéquation entre emploi et population.

On est au début de la décentralisation en IDF (- de 10 ans), le Sdrif de 1994 a été préparé par l'Etat tout seul.

On parle du « schéma à la hussarde » du projet du Grand Paris actuel. On va aller vers de la concertation, c'est inévitable. Le raisonnement de C. Blanc sur la desserte inter pôles avec un minimum de gares. Or, il négocie partout des gares pour faire porter le projet. Donc c'est la question de la réalité sociale et territoriale. Gérard Lacoste n'est pas aussi optimiste que D. Béart. La loi du Grand Paris est une vaste remise en cause des principes du Grenelle II

On ne sait rien de la consistance du projet du Grand Paris : on part d'une loi qui donne des outils à un projet qu'on ne connaît pas !

Quelle cohérence d'ensemble ? Télescopage entre différentes façons d'aménager et de répartir la population.

On est aujourd'hui dans une logique de somme de projets et non plus de planification.

Q / Auriez vous affiché le même scepticisme au début du 20^e siècle avec le projet métro ? Le projet de C Blanc n'est il pas une sorte d'intra muros, comme l'est Paris actuellement ?

R/ Si on fait des autoroutes et du RER on conduit à la ségrégation sociale. Il faut préparer de l'aménagement au préalable. Pas besoin d'être appuyé par un très grand problème de transport. Pour des raisons de coût énergétique, la voirie risque d'être libérée. C'est une question de priorités.

2^e réponse : on ne conteste pas dans l'absolu un schéma mais on se dit : qu'est ce qu'on veut faire ? (maillage des zones denses). On conteste surtout l'objectif de desservir les clusters. Les réponses sont diverses car ce ne sont pas les mêmes questions. On a besoin d'investir dans le transport. L'autre question est celle du logement (et du prix) : inexorable baisse des mises en chantier.

De 1851 à 1950 il y a eu montée en puissance de la population métropolitaine en IDF. Depuis, on stagne. Aujourd'hui le projet est décalé. Le contexte n'a plus rien à voir avec celui de la construction du métro (qui maillait une zone urbanisée).

Q – (F. Lambert) Projet de 25 ans, aura-t-on le temps de planifier l'urbanisme. Idée de la manière dont va s'effectuer la convergence entre la volonté de N Sarkozy et le projet de C. Blanc. Quand va-t-elle se faire ?

R/ (embarrassées)

Ne croit pas qu'il y aura convergence. L'urbanisme c'est de l'architecture en plus grand. Les questions sont posées. Les réponses ne sont pas bonnes cependant. Les polarités seront de différentes natures. On devra tirer des leçons de modestie. La concertation aurait pu accélérer cela.

La demande de Nicolas Sarkozy au départ était une opération de comm qui a suscité l'engouement des architectes et des visiteurs. Effet à attendre : débat d'idées.

L'importance accordée à la mobilité, c'est complètement nouveau.

La nature dans la ville va devoir faire son chemin. Idée « simple » de Nicolas Sarkozy près de Poissy : planter un million d'arbres. Autre idée originale : Le Havre.

Tous les architectes disent que le futur métro ne doit pas être souterrain.

Q – sur l'industrie. Une usine s'installe là où le courrier est bien distribué, où il y a des aéroports, et là où les villes accordent des subventions. La France a des problèmes de représentativité internationale. Comment arriver à créer des centres densifiés en secteurs et faciliter la germination d'idées en créant des liens de transports entre eux (économie de la connaissance)

R/ Il est important d'être ouvert sur le monde.

La cherté du foncier provoque le départ des usines. Si le foncier et le transport sont résolus on devrait faciliter une relative diversification industrielle. Mais échange chercheurs : pas besoin d'un outil de masse luxueux (grand huit) pour flux homéopathiques. Ce grand huit est fait pour le reste mais pas implanté aux bons endroits.

La réforme de la taxe professionnelle risque de changer la vision de l'implantation des entreprises dans les collectivités territoriales. Sur la poste aussi, la donne a changé.

Les rencontres entre chercheurs ? Aujourd'hui ce n'est pas dans la constitution de clusters qu'on fait de la fertilisation croisée, mais dans la ville. (Silicon Valley, ça a marché mais il y a 30 ans...)

FIN DE LA REUNION