

Grand Paris : des lendemains qui déchantent ?

Nicolas Buchoud

Le Grand Paris constitue un levier d'investissement pour la compétitivité et l'équilibre de la région parisienne, mais son succès n'est pas garanti. À la lumière des récentes évolutions du dossier, Nicolas Buchoud revient sur les critiques formulées par [Miguel Padeiro](#) et [Jean-Pierre Orfeuill](#) pour esquisser des pistes de travail. Il souligne que la totalité des outils et des instruments existent aujourd'hui mais ne sont pas mobilisés et alerte sur la nécessité de s'en saisir.

« Historique ! » Le mot était lâché par le ministre en charge du dossier du Grand Paris comme par le Président de la région Île-de-France à l'annonce d'un accord sur le Grand Paris Express. Il a ensuite été relayé par nombre de commentateurs et d'acteurs clés de ce protocole d'accord sur la configuration du réseau de transport du Grand Paris, sur l'organisation et l'ampleur de son financement et sur son tracé.

Historique, parce que l'on réinscrivait les territoires de la région capitale dans une dynamique d'investissement public puissante, en associant le renouvellement et le développement du réseau ferré existant à la création d'un nouveau réseau. Le Grand Paris et son réseau express allaient pouvoir fonctionner de pair avec le métro et le « Grand Paris du train » mis en avant par la SNCF.

Certes, l'analyse de la géographie régionale justifiant ce schéma reste encore trop centralisée, mais le nouveau réseau desservira des territoires oubliés. Certes, ce n'est pas une solution cadencée permettant de circuler avec la même aisance dans le Grand Paris que dans Paris même, mais rien n'interdit d'espérer un maillage évolutif à l'est de l'Île-de-France, entre Orly et les pôles de Roissy et du Bourget. Enfin, la convergence n'est pas totale. La desserte du plateau de Saclay reste indécise comme la technologie de ce métro. L'emplacement de toutes les futures stations du nouveau réseau est toujours en discussion, notamment pour la création d'un pôle d'interconnexion majeur, à la Défense ou Nanterre, ou le positionnement d'une gare internationale, au Bourget ou à Pleyel. Reste que les lignes ont bougé, mettant l'Île-de-France en mouvement.

Les acquis du Grand système métropolitain

Trois mois après la clôture des débats publics, un mois avant qu'un prochain conseil de surveillance de la société du Grand Paris ne détermine les modalités plus précises du tracé et des gares du futur Grand Paris Express, de nouvelles négociations sont en cours. Elle dureront au moins jusqu'à l'été 2011 et la parution du décret qui arrêtera la nature et l'organisation du réseau.

Ces négociations sont tout aussi complexes que celles qui ont présidé à la fabrication de la convergence dans les dernières semaines du débat public. Les acteurs sont en grande partie les mêmes. Quelque chose, pourtant, a changé : il est difficile d'imaginer revenir en arrière. Les conflits d'ingénierie entre la RATP et la SNCF ne sont plus de mise. Un travail d'étude attentif est engagé sur la faisabilité des différentes gares, que l'on espère compactes et accueillantes, et les premiers appels d'offre sont lancés.

Les critiques de [Miguel Padeiro](#) sur l'absence de lien entre transports et urbanisme (hormis les contrats de développement territoriaux aux contours encore incertains), comme celles de [Jean-Pierre Orfeuill](#), ont passé sous silence que pendant l'hiver, on a dépassé le débat stérile entre les grands clusters territoriaux d'une part et la couverture généralisée et indifférenciée du SDRIF (Schéma directeur de la région Île-de-France) d'autre part. Le Grand système métropolitain présenté cet automne par les architectes du conseil scientifique de l'AIGP (Atelier international du Grand Paris) a alimenté la convergence des projets et des tracés entre le réseau express du Grand Paris, Arc Express et les autres composantes du plan de mobilisation régional liées à la transformation du réseau existant¹. Les travaux d'évaluation conduits sous l'égide de la DRIEA (Direction régionale interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement), ont confirmé le réalisme d'un maillage complet de l'agglomération parisienne, élargissant son cœur et dessinant en creux la grille du Grand Paris du XXI^e siècle, métropole interconnectée et dont la capitale est l'une des clés.

L'approche globale et contextuelle du développement du futur réseau de la région métropolitaine du Grand Paris a permis de franchir une étape décisive : passer du mouvement et de la mobilité *dans* la métropole, à une métropole elle-même en mouvement². Le potentiel de mutation induit par l'élaboration progressive d'un nouveau maillage, de l'échelle de la métropole à celle du voisinage, offre des perspectives aux urbanistes, aux architectes, aux acteurs de la ville et de l'aménagement, comme aux investisseurs. Le 25 mars dernier, *Les Échos* soulignaient que le Grand Paris intéressait déjà des investisseurs moyen-orientaux. Dans le même temps, le Grand Paris faisait recette chez les aménageurs publics et les collectivités franciliennes lors du dernier MIPIM (marché international des professionnels de l'immobilier).

Ce mouvement ne se maintiendra pas de lui-même. Le président du Conseil régional a engagé la nécessaire révision de la démarche et des objectifs du SDRIF : prenons-le au mot pour faire basculer la planification régionale dans le siècle.

Pour une approche pragmatique de la nouvelle armature métropolitaine

Une approche pragmatique s'impose, partant de ce qui existe, cohérente avec les conclusions de la consultation sur le Grand Paris. Quelle cartographie des territoires émerge des dizaines de cahiers d'acteurs versés aux débats publics sur le réseau de transport ? Quels sont les territoires où la puissance publique dispose d'outils d'aménagement structurés ? L'Île-de-France comprend de nombreux territoires de projet. Superposons-les avec les territoires de réflexion confiés aux dix équipes membres du conseil scientifique de l'AIGP. Voilà la première brique d'une approche séquentielle de l'aménagement régional.

Un lien doit être posé entre projet et gouvernance. Quelles combinaisons sont possibles entre les « hauts lieux » ou les « commutateurs urbains » du Grand Paris et les « grappes de projet » de l'appel à initiatives de Paris Métropole inspiré du système allemand des IBA (*Internationale Bauausstellung*³) ? Comment réintégrer le raisonnement sensible sur les « lisières » de la métropole, mis en avant par Jean Nouvel ? Le rapprochement entre des logiques de territoires et des logiques de projets identifiés balise une approche graduée de la mutation des territoires régionaux, dont le SDRIF s'était tant éloignée.

Les politiques publiques doivent également évoluer. D'abord, raffiner les analyses, partager les constats sur les dynamiques engagées et faire le bilan des outils mobilisés en amont de toute

1 On doit notamment à Jean-Marie Duthilleul la formalisation d'une approche crédible d'un maillage métropolitain transposant à grande échelle le métropolitain de Paris et la réinterprétation dans un contexte contemporain des propositions d'ingénierie au service du bien public qui avaient nourri les schémas de transport durant la seconde moitié du XIX^e siècle.

2 Duthilleul, Jean-Marie, Nouvel, Jean et Cantal-Dupart, Michel. 2008. *Naissance et Renaissance de mille et uns bonheurs parisiens*, Paris : Éditions du Mont-Boron.

3 Ces expositions sont bien plus que des expositions architecturales, en témoigne par exemple l'IBA dernière réalisation significative en date initiée à Bâle : <http://www.iba-basel.net/fr/iba-basel-2020.html>.

politique métropolitaine⁴. Ensuite, « métropoliser » la mobilisation des politiques publiques, afin de tirer le meilleur parti des potentiels de transformation. Deux exemples. Les territoires où les enjeux de renouvellement urbain sont les plus forts constituent la base d'un PNRU (Programme national de rénovation urbaine) francilien plus consistant et durable que la dispersion des efforts en faveur de quelques nouveaux quartiers urbains dont l'impact quantitatif restera limité. En focalisant l'attention sur les lieux où se concentrent aujourd'hui les principales amorces d'une nouvelle écomobilité métropolitaine, collective et individuelle, nous posons les bases d'une approche renouvelée des processus d'aménagement et d'investissement publics et privés.

Deux types d'approches complémentaires s'imposent. En matière normative, les cent propositions issues des groupes de travail « pour un urbanisme de projet » mis en place par l'État⁵ doivent trouver un terrain d'expérimentation privilégié en Île-de-France. En matière d'innovation, un rapprochement s'impose entre le maillage en transports du Grand Paris et le système d'innovation francilien. Plus de 100 millions d'euros et 1000 professionnels de premier ordre œuvrant sur les questions de développement urbain durable seraient ainsi mobilisables immédiatement pour une déclinaison urbaine du Programme Investissements d'Avenir. Une situation probablement unique au monde !

Nicolas Buchoud est urbaniste, délégué international du Conseil français des urbanistes, membre du conseil scientifique de l'Atelier international du Grand Paris (équipe Nouvel, Duthilleul, Cantal-Dupart) et fondateur de *Renaissance Urbaine*. Dernier ouvrage paru : *La Ville Stratégique. Changer l'urbanisme pour répondre aux défis urbains mondiaux*, Lyon : CERTU, 2008 (bilingue français/anglais).

Pour citer cet article :

Nicolas Buchoud, « Grand Paris : des lendemains qui déchantent ? », *Métropolitiques*, 27 avril 2011. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Grand-Paris-des-lendemains-qui.html>

4 C'est aussi le sens du travail qui est en cours au sein du conseil scientifique de l'AIGP à l'initiative de B. Secchi.

5 <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Benoist-APPARU-installe-le-comite.html>. Pour ce qui concerne directement le Grand Paris, les réflexions sur la recherche de foncier aisément mobilisable permettant de limiter la consommation d'espaces ouverts, en cohérence avec les « hauts lieux » et les dynamiques de mobilité à l'échelle régionale, engagées notamment par Y. Lion, se sont poursuivies dans ce cadre et donnent des résultats probants.