Que penser du Grand Paris ?

De vrais problèmes
mais pas les meilleures solutions

Marc Wiel

Bures-sur-Yvette
22 juin 2011

Plan

- Pour mieux comprendre le conflit institutionnel
  - Une décentralisation inappropriée à l'Ile-de-France
  - Un contenu de la planification, controversé
  - L'ignorance des rapports systémiques entre la mobilité et l'aménagement
- Une critique discutable du SDRIF par l'Etat fonde un projet discutable
- Les critiques opposables au projet du Grand Paris
- Quelques points positifs néanmoins
- Propositions en conclusion
- De la planification à la régulation
- Débat

Pour mieux comprendre le conflit institutionnel

Une décentralisation inappropriée à l'Ile-de-France

- **Une décentralisation mal digérée par l'appareil d'Etat qui a donné le sentiment d'une obligation d'intervenir.**
- **Une décentralisation institutionnelle trop axée sur la délimitation des compétences et inadaptée à l'Ile-de-France.**
- **La continuité des interventions urbanistiques de l'Etat : je prends un bout du problème et je laisse tomber le reste, et ainsi je désorganise mieux le tout… quand on est dans une réalité « systémique ».**

Pour mieux comprendre le conflit institutionnel

Un contenu de la planification, controversé

- **Le discrédit de la planification physique (droit du sol) et sa récupération malthusienne par les communes.**
- **Des tentatives provinciales de planification stratégique qui, en voulant légitimer l'intercommunalité, tendra à tomber dans le marketing urbain…**
  Relance par la loi SRU.
- **Hésitation entre une planification orientée vers la coordination des politiques publiques ou le projet de territoire, collection de divers projets locaux.**

Pour mieux comprendre le conflit institutionnel

L'ignorance des rapports systémiques entre la mobilité et l'aménagement

- **La mobilité facilitée ne peut pas faire gagner de temps. Mais on peut en perdre (par rapport à une agglo plus petite) si on ne contrôle pas parallèlement la localisation des acteurs et la facilitation des mobilités selon leur nature.**
- **Le renchérissement des logements provient de la bulle (laquelle s'appuie sur la spécialisation sociale des territoires) mais aussi de l'inaptitude à mettre en accord les conditions de mobilité et la tendance à la spécialisation sociale et fonctionnelle croissante des territoires.**
  On accepte plus cher pour perdre moins de temps.
  La cherté des logements ne vient pas de la pénurie, mais de la richesse et du décalage transport/spécialisation.

- **On ne peut résoudre les problèmes de circulation en remplaçant tous les flux en voiture par ceux en TC.**
  La congestion se résout mieux par la lenteur et le péage.
  Au-delà d'un seuil, l'accessibilité n'est plus source de richesse.

- **On ne peut maîtriser le problème de logement par le seul logement social.**
  Il faudrait que ceux qui s'enrichissent de la rente foncière financent les ménages désireux d'accéder à la propriété immobilière.

- **La planification urbaine se doit de redevenir « régulatrice » de l'impact des choix de localisation.**
  Pour cela, elle ne doit plus en rester au « droit du sol ».
  Mais intégrer la fiscalité comme mode de régulation remet en cause l'architecture institutionnelle actuelle.

- **La coordination des politiques publiques devra trouver l'équilibre entre**
  - **les politiques correctrices ou avals aux choix de localisation des acteurs urbains (infrastructures de déplacement, financement du logement, politique de la ville) et**
  - **les politiques incitatrices ou amont (politique foncière, tarification des transports, fiscalité des localisations, urbanisme réglementaire).**

- **Sinon nous aurons les désordres actuels (sociaux, environnementaux, et économiques) plus grands dans les plus grandes métropoles (taille, nature du peuplement et des fonctions).**

Une critique discutable du SDRIF par l'Etat fonde un projet discutable

- Au lieu de critiquer l'excès d'importance accordée à certains choix (moins espérer de la densification, ne pas surestimer l'impact du logement social sur les prix, mieux équilibrer investissement en TC et les contraintes sur l'usage de l'automobile)
  ou l'insuffisance d'autres choix…
- …l'Etat s'est enferré dans une approche datée, beaucoup plus critiquable que celle du SDRIF, à la fois dangereuse et inefficace.

Les critiques opposables au projet du Grand Paris

- Il surestime l'effet de levier de la mobilité sur le développement économique. Il donne trop la priorité au transport. Il surestime la vraisemblance de concentrer le développement sur quelques pôles.
- Il n'a pas les moyens de ses objectifs sans répondre aux besoins actuels de déplacements.
- Il ne prévoit pas les investissements d'aménagement pour répondre aux besoins actuels ou contrariant les divers impacts négatifs qu'il amplifiera.
- Il rompt moins que le SDRIF avec l'extension urbaine en continuité. Il réactualise la notion de ville nouvelle sans tirer les leçons des précédentes.

Quelques points positifs néanmoins

- Il a raison de vouloir définir des territoires de projets plus précisément que dans le SDRIF.
- Le contrat de développement territorial est une bonne idée, à utiliser différemment sur un autre périmètre.
- Il a raison de vouloir chercher des financements appuyés sur la rente immobilière, mais il a tort de vouloir les destiner aux transports.

Propositions en conclusion (1)

- **Un schéma vraiment stratégique devra gérer la contradiction métropolitaine et non faire des projets de rang supérieur surplombant ceux de rang inférieur.**
  La pseudo structuration de l'espace par les transports ne sert qu'à légitimer la reprise en main par l'Etat.
- **Permettre la « reformabilité », et non la reforme, des collectivités locales en dépassant le partage des compétences par des ressources fiscales fléchées, utilisées pour alimenter le financement des projets.**
- **Partir des projets locaux pour les amender et non l'inverse.**
- **Stopper la dérive incessante des coûts publics aval en intervenant en amont.**

Propositions en conclusion (2)

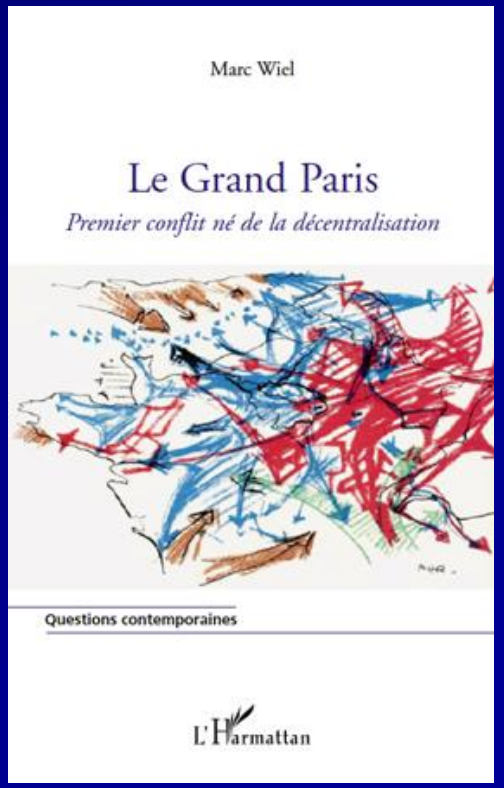
- Une politique des mobilités différenciée par type de mobilités. Donc changer la méthode d'évaluation fondée sur le gain de temps. Restructurer la voirie est aussi important qu'un schéma de TC.
- A quoi doit servir la mobilité :
  (1) à éviter, jusqu'à un certain point, les déménagements en cas de changement de travail (mobilité résidentielle et quotidienne devront se compléter, non s'opposer).
  (2) à modérer le coût des logements,
  (3) à accéder aux diverses centralités (selon le niveau territorial).
- Une fiscalité (« régulatrice » de la formation de la rente immobilière) des localisations, alimentant un fonds d'aménagement utilisé par des contrats territoriaux.

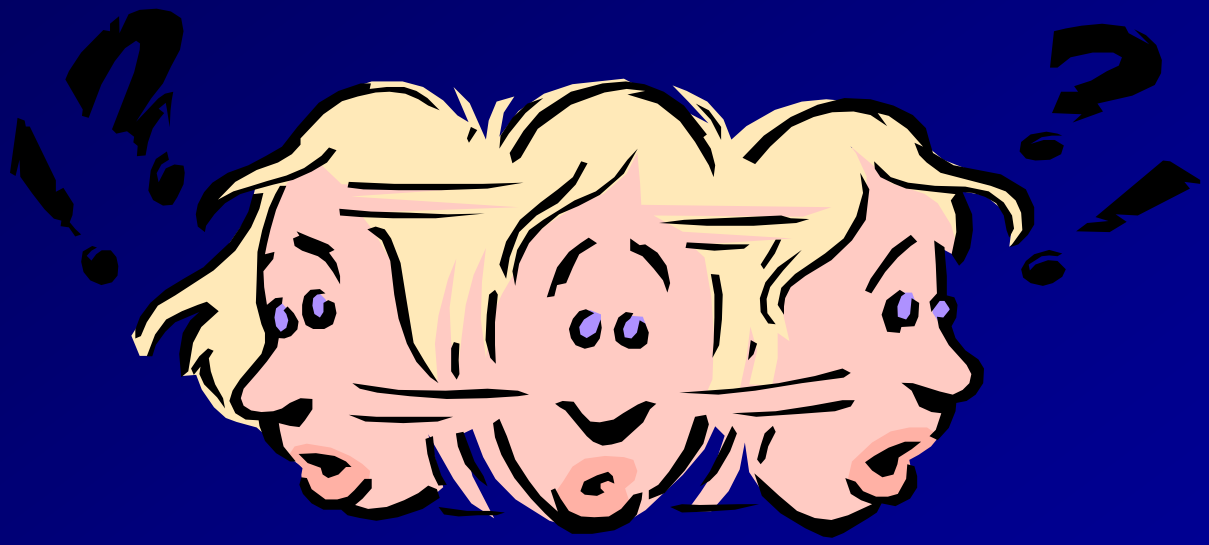
De la planification à la régulation

- Une mutation de la finalité de l'urbanisme, qui se traduit par une grande confusion dans les analyses, et des professionnels qui s'accrochent aux plans.
- Une remise en cause implicite du rôle des institutions, de la notion même de compétence (un rempart qui permet de ne pas communiquer) associée à un périmètre.
- Un problème encore impossible à faire comprendre à un citoyen désarmé conceptuellement, à un moment où le marketing et la communication fondent de plus en plus les choix stratégiques.

Pour en savoir plus

- **Mon dernier livre,**
  paru en décembre 2010 :
  "Le Grand Paris – premier conflit né de la décentralisation"
  (éd. L'Harmattan, 236 p., 22 €)



- **Mon site Web répertorie l'ensemble de mes publications.**

Questions ?