



Vendredi 27 Juillet 2007

## Débats & Opinions

# Quel avenir pour la mégapole francilienne ?

Développer, aménager et gérer les régions mégapolitaines, dans lesquelles vivent et travaillent des millions de personnes, est un défi contemporain qu'aucun pays n'est encore parvenu à relever de façon totalement satisfaisante, et qui va bien au-delà de la question de l'avenir de la seule zone centrale. De fait, les problèmes sont d'une extraordinaire complexité et l'évolution du monde actuel ne cesse de rendre les choses plus difficiles : la globalisation, les changements sociaux et de modes de vie, les nouvelles technologies de l'information, les enjeux environnementaux, non seulement changent les données, mais créent toutes sortes d'incertitudes qui rendent les politiques urbaines à long terme très problématiques. La question de l'avenir de l'agglomération parisienne est donc à situer dans ce contexte, avant toute mise en cause des politiques qui ont été menées... ou non menées. De même, si la dimension institutionnelle de l'affaire sera probablement in fine très importante, il est clair qu'elle ne peut être séparée de la question des choix stratégiques à effectuer. La première urgence n'est donc, ni de mettre sur pied un nouveau dispositif institutionnel, ni de lancer toute une série d'actions concrètes, mais d'élaborer les grands axes d'un projet mégapolitain adapté à ce monde et aux conditions propres de l'Ile-de-France. Ce projet stratégique n'existe pas aujourd'hui. Le schéma directeur (Sdrif) qui a été préparé depuis deux ans a été l'occasion de riches débats, mais il est plus un catalogue d'actions possibles qu'un ensemble structuré de solutions clairement hiérarchisées. Par ailleurs, beaucoup d'initiatives se sont développées depuis quelques années en Région Ile-de-France, qui

sont également prometteuses : des coopérations intercommunales originales ont ouvert des perspectives innovantes, des modes nouveaux d'association du monde politique local et de la société civile ont été expérimentés, quelques opérations urbaines remarquables ont été réalisées, quelques projets d'infrastructures ont vu le jour. La Région n'est pas endormie, mais il lui faut un projet d'ensemble capable d'intégrer toutes les dynamiques locales dans une dynamique commune. La Région Ile-de-France n'est pas une mosaïque de territoires. Son aménagement et son développement exigent donc de prendre en compte sa dimension de système. Le projet stratégique qu'il faut donc élaborer, ne doit évidemment pas résulter d'une démarche technocratique, car les solutions seront autant politiques que techniques, et la démocratie y sera aussi essentielle que l'expertise... et la contre-expertise. Comment peut-on donc agir au stade où nous en sommes, étant entendu que les intérêts des élus de la Région sont incroyablement variés et contradictoires et relèvent tout à la fois des intérêts immédiats des populations et des territoires qu'ils représentent, des partis politiques auxquels ils appartiennent, ou de leur sensibilité particulière à tel ou tel enjeu ? Une première étape pourrait consister à décider le plus légitimement possible du dispositif d'élaboration du projet qu'il s'agit de mettre en place au plus vite. Pourquoi ne pas constituer, par exemple, un comité qui ferait rapidement des propositions au gouvernement, en y joignant l'avis de tous les acteurs sociaux consultés à cette occasion ? Pendant cette période et pour ne pas perdre de temps, un groupe d'experts pourrait

être chargé d'explicitier les grands choix qui sont à faire, lister les priorités qui sont à établir, commander les études qui manquent encore. Par exemple, les grands projets de transports doivent résulter des choix d'aménagement, de la localisation des pôles à privilégier, des relations que l'on veut promouvoir entre les différentes composantes de la région ; et non l'inverse ! Plusieurs scénarios ou combinaisons sont probablement possibles, pour polariser, axialiser, articuler, répartir, réunir ou séparer les fonctions, les populations et les territoires. En témoignent les choix différents adoptés par Londres, Tokyo, la Randstad aux Pays-Bas, et par des régions un peu plus petites, comme celles de Madrid ou Berlin. Les choix franciliens actuels n'ont jamais été posés clairement en ces termes. Il est urgent de le faire et c'est tout à fait faisable. Nous pourrions alors espérer au début de l'année prochaine, disposer d'une proposition de dispositif institutionnel et d'une formulation claire des choix à faire. La démocratie pourra trancher alors selon des modalités qui sont à préciser mais qui ne relèveront pas de la recherche d'un impossible compromis entre toutes les communes et entre tous les départements, et entre toutes les forces sociales et politiques. On ne peut en effet promouvoir l'intérêt général en suivant une logique de plus petit dénominateur commun. Certains s'inquiéteront probablement des opérations politiques qui pourraient être menées à cette occasion. Ils n'ont pas tort et il faut éviter toute naïveté en la matière. Mais par ailleurs, étant donné ce qu'est notre pays, sa vivacité démocratique, le degré actuel de la décentralisation et la complexité du

système urbain, aucun projet stratégique, quel qu'il soit, ne pourra être mis en oeuvre s'il ne recueille pas une large adhésion. La tâche à accomplir est ardue, mais la Région dispose déjà de beaucoup d'éléments, de connaissances, d'expérience du débat. Fin 2008 devrait donc être une échéance réaliste pour décider du

projet francilien stratégique et mettre sur pied son dispositif de pilotage. Ensuite, l'imagination, la créativité et la combativité de tous les acteurs, le dynamiseront, le corrigeront, l'adapteront, autrement dit, rendront effectif et le potentialiseront. \* Professeur à l'Institut français d'urbanisme (université Paris-VIII),

président de l'Institut pour la ville en mouvement (PSA Peugeot Citroën).

**Par François Ascher \* « Le schéma directeur (SDRIF) préparé depuis deux ans est plus un catalogue d'actions possibles qu'un ensemble structuré de solutions »**

Tous droits réservés : Le Figaro  
AD7F45367FA0930450F70983A606D1F542E9B70EC5DE270D71EF907

Diff. 342 445 ex. (source OJD 2005)