

DOSSIER



© Équipe Atelier Christian de Portzamparc.

Le Grand Paris

Un défi pour la région capitale

LE GRAND PARIS EST UN AMBITIEUX PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION CAPITALE, UNE VÉRITABLE RÉORGANISATION DU TERRITOIRE FRANCILIEN. PRÉSENTÉ LE 29 AVRIL 2009 PAR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE EN PRÉSENCE DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION CAPITALE, CE GRAND PROJET URBAIN DU XXI^E SIÈCLE CHERCHE À DÉFINIR UNE VISION DE PARIS DANS TRENTE ANS.

LE FUTUR GRAND PARIS, SÉDUIT, INQUIÈTE, INTERPELLE. LA PRESSE S'EN EMPARE, LES COMMENTAIRES FUSENT. CE DOSSIER, INSPIRÉ DE LA PRÉSENTATION FAITE LORS DES RENCONTRES DE QUARTIER, CHERCHE À PRÉCISER LES CONSTATS, LES ENJEUX, LES PROPOSITIONS, VOIRE LES DERNIÈRES QUESTIONS EN SUSPENS.

LE CONSTAT

L'ILE-DE-FRANCE AUJOURD'HUI

L'Île-de-France est la 2^{ème} région d'Europe. Quelques chiffres.

11 300 000 habitants (13 millions en 2030).

5 300 000 logements.

5 300 000 emplois, dont 3 900 000 emplois dans le secteur privé (83 % d'activités tertiaires).

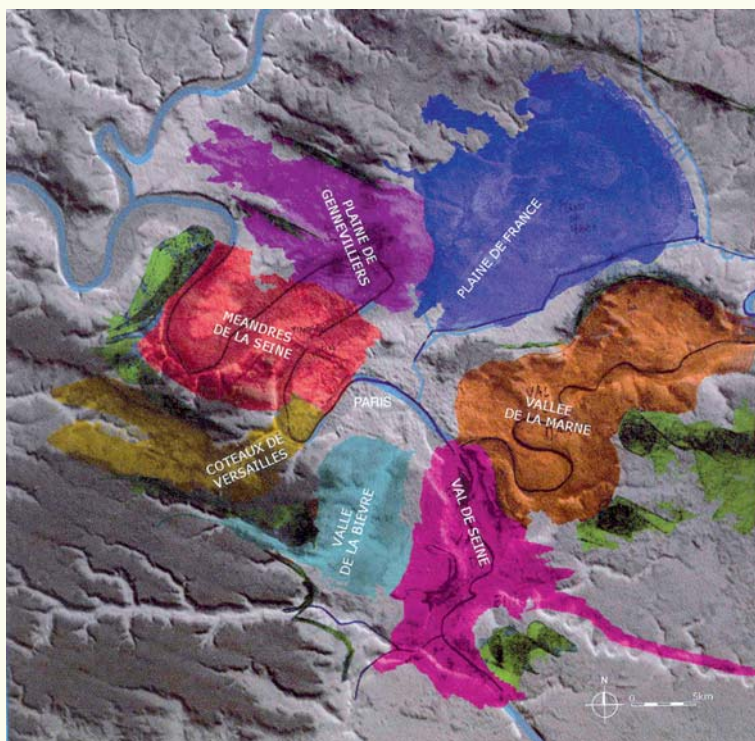
8,2 % de demandeurs d'emploi.

PIB : 425,5 milliards d'euros.

1^{ère} plate-forme aéroportuaire mondiale pour le trafic international.

2^{ème} port fluvial européen (Port autonome de Paris).

Transports : 850 km de voies rapides, 9 900 km de routes nationales et départementales, 2 500 000 voyages annuels par train, métro et RER.



LES PARADOXES

On voyage de plus en plus vite et loin, **mais** on a de plus en plus de difficultés à aller tous les jours de son domicile à son travail.

On sait communiquer instantanément avec le bout du monde, **mais** on a des difficultés à vivre ensemble d'un quartier à l'autre.

On crée des agglomérations gigantesques accompagnant les grands progrès, **mais** souvent sans âme et dans lesquelles un nombre croissant d'habitants ne se sentent pas en sécurité ni en mesure de réaliser leurs rêves.

On occupe une place historique : Paris, **mais** les pôles de développement économique concurrents européens bougent, évoluent rapidement.

LES TRANSPORTS

L'arrivée à Nogent du RER A date de 40 ans, depuis d'autres améliorations se sont produites comme la mutation de la ligne SNCF en RER E. Mais l'opposition géographique des emplois en majorité à l'Ouest de Paris et des logements à l'Est véhicule chaque jour des centaines de milliers de personnes sur des lignes saturées et génère des difficultés croissantes sur le réseau existant. À cela s'ajoute l'asphyxie des réseaux routiers et les

pollutions qui en découlent. Un réseau de transports en commun confortable et efficace s'avère indispensable pour l'avenir économique, social et durable de la région.

LES ENJEUX

Prenant modèle sur le Grand Londres, le gouvernement souhaite favoriser le rayonnement et la compétitivité économiques, accroître les espaces verts, développer les logements et réorganiser les transports de la région Île de France. Redonner à la région capitale une place de tout premier plan international, ne peut se faire sans la prise en compte de la relation entre l'homme et la nature. Les objectifs sont multiples.

- Refaire de la ville un espace de citoyenneté, de lien civique et social, de convivialité et de solidarité.
- Refaire de notre grande métropole un territoire de progrès, de prospérité et de partage.
- Inventer une ville durable, qui s'allie avec la nature au lieu de la combattre.
- Penser le développement de Paris dans une perspective plus large que les limites du périphérique, de la Petite Couronne ou de l'Île-de-France.
- Garantir à Paris son statut de "ville-monde" au premier plan dans la civilisation et dans l'économie mondiale.

LES GRANDES LIGNES DU PROJET

À l'occasion de l'inauguration de la Cité de l'architecture et du patrimoine en septembre 2007, le président de la République a exprimé le souhait qu'un nouveau projet d'aménagement global du Grand Paris fasse l'objet d'une consultation internationale et mobilise les compétences professionnelles de 10 agences d'architecture et d'urbanisme. L'exposition "Le Grand Paris" qui s'est achevée en novembre a présenté les résultats de cette consultation, soit 10 projets conçus par des équipes internationales chargées d'imaginer notre capitale dans trente ans.

DES OBJECTIFS FONDAMENTAUX

Ces projets doivent répondre à des nécessités fondamentales : le développement économique, l'innovation, la compétitivité ; le transport, le logement ; le développement durable et l'aménagement urbain.

L'ÉCONOMIQUE

Plus encore aujourd'hui qu'en 2007, il est vital de stimuler la croissance notamment par l'emploi. L'ambition est de créer 800 000 à 1 000 000 d'emplois à l'horizon 2015. Ceci à tous les niveaux de qualification, dans de nouveaux métiers liés à la logistique, au tourisme et à l'éco-construction. Ce développement s'appuierait sur des pôles de compétences (culturels, scientifiques et technologiques) à vocation mondiale : La Défense, Saclay, la Plaine Saint-Denis, Le Bourget, Evry, Marne la Vallée – Cité Descartes. L'un des projets prévoit de faire du Havre le port maritime du Grand Paris.

L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LES ESPACES VERTS

La réflexion des 10 cabinets d'architectes présente une nouvelle vision métropolitaine de l'aménagement. Il s'agit de faire émerger une agglomération multipolaire, contenue et structurée autour de centres desservis par le réseau de transport, mais aussi de recomposer certains territoires et de réintroduire des espaces de nature en milieu urbain. Outre

l'augmentation de la surface de la forêt francilienne, la nature peut s'insérer sous forme de jardins suspendus, de toitures végétalisées ou encore de corridors naturels. Un exemple : la plantation d'un million d'arbres est à l'étude sur les 2 500 hectares du cône de bruit de Roissy, 13 tonnes de carbone par an pourraient être ainsi capturées, soit un centième de l'impact actuel de la consommation et des déchets de la ville de Paris.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Ces aménagements devront prendre en compte la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (métro automatique, véhicules adaptés), les fonctions logistiques d'une métropole de taille mondiale devant aussi être optimisées. Les méthodes de construction évolueront avec des techniques d'éco-construction associées à des poumons verts de ville.

LE LOGEMENT

C'est l'un des points clés du projet. Face au déficit de logements qui accentue les disparités sociales, il conviendrait de construire **70 000 logements par an** en Ile-de-France, soit le double du rythme actuel. Cette nouvelle offre adaptée aux besoins, équilibrée et de qualité se répartirait comme suit : 19 000 logements sociaux neufs, 35 000 à 40 000 logements en accession à la propriété (y compris social) ou en locatif privé, 7 000 à 8 000 places en résidences pour personnes âgées, 8 000 logements pour des ménages résidant dans la région pour une période limitée, le renforcement du dispositif d'accueil et d'hébergement d'urgence.

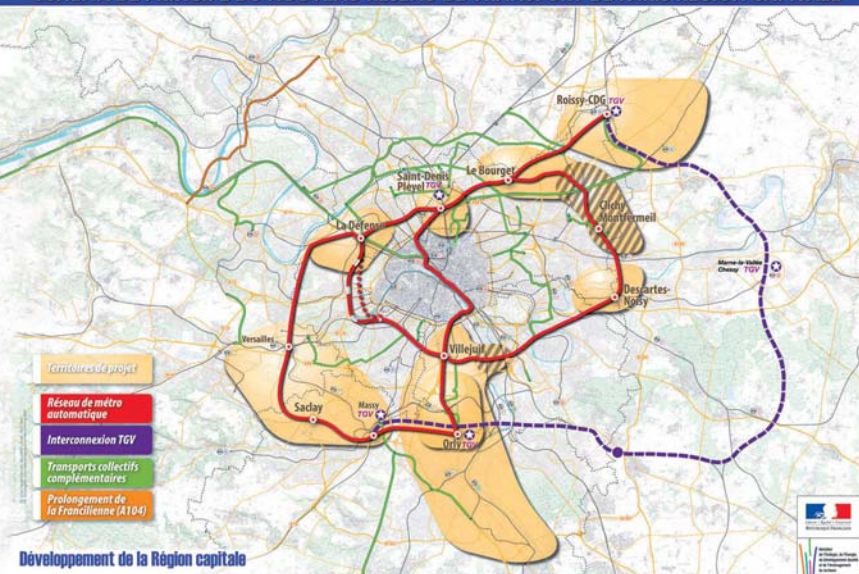
LE NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORTS

LES PRINCIPES

Améliorer le réseau de transports est l'enjeu majeur du projet. À un réseau de transports performant et adapté sont liées la qualité de vie des habitants, l'attractivité économique de la capitale. En effet, comment imaginer l'implantation de nouvelles activités dans des secteurs au réseau routier saturé (rendant par exemple les livraisons difficiles) et aux transports en commun stressants et usants pour les employés ?

Le schéma du nouveau réseau de transports s'articule sur la construction d'un **métro automatique en rocade**, d'une **radiale** qui facilitera les

SCHEMA DE PRINCIPE DU NOUVEAU RESEAU DE TRANSPORT DE PARIS REGION CAPITALE



© Atelier Castro Denissof Casi

déplacements nord-sud, du prolongement du RER E vers l'Ouest et de la construction de **deux nouvelles gares TGV** à Orly et à la plaine Saint-Denis. Le métro automatique en rocade, circulant 24h/24, reliera des pôles extra-muros sur une distance de 130 km environ, facilitant les déplacements de banlieue à banlieue et assurant un maillage efficace avec les lignes de RER et de métro. Deux trajets sont envisagés à l'Est pour ce métro automatique, l'un passant par des pôles de la proche couronne et voisin du projet Orbival défendu par le Val-de-Marne, l'autre plus éloigné (voir croquis). Un renouvellement des matériels est également prévu sur les lignes existantes.

LE FINANCEMENT

En juin 2009, le Premier ministre a confié à Gilles Carrez, député-Maire du Perreux, Rapporteur général du Budget à l'Assemblée nationale, une mission d'étude de faisabilité financière de ce réseau de transports. Mi-septembre, il a remis un rapport d'étape sur les schémas de financement des transports collectifs. Voici ce qu'il déclarait dans le journal du Perreux d'octobre dernier : « *Bien sûr, un tel projet a un coût. J'estime qu'il intègre des investissements dont le volume dépasse les 20 milliards d'euros dans la première phase que je propose à l'horizon 2025. Elle comprend, outre la mobilisation de la Région – schémas directeurs RER, Eole, tramways, bus, etc. – la réalisation de la rocade automatique autour de Paris et la liaison Roissy-Orly grâce à l'extension de la ligne 14. Mais, au-delà de l'investissement, il ne faut pas oublier les charges de fonctionnement (matériel roulant, accessibilité, nouvelles exploitations...). Partout dans le monde les transports publics sont déficitaires. La contribution des usagers ou des entreprises ne suffit pas et le solde doit être couvert par les collectivités publiques, c'est-à-dire par l'impôt. Aussi pour réaliser ce projet, il me paraît indispensable de veiller à l'équilibre des efforts entre l'usager, les entreprises et les contribuables [...]. Il faut que les dépenses de transports n'amputent pas les budgets des ménages [...]. J'ai souhaité limiter l'emprunt au strict nécessaire pour qu'il soit calibré en fonction des possibilités de remboursement des générations futures.* »

EN SAVOIR PLUS SUR LES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION INTERNATIONALE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME : WWW.CITECHAILLOT.FR



© Atelier Castro Denissof Casi

Trois questions à Jacques J.P. Martin, vice-président de Paris Métropole *



LE MAGAZINE DE NOGENT : QUELLE APPRÉCIATION PORTEZ-VOUS SUR LES GRANDES LIGNES DU PROJET DU GRAND PARIS ?

JACQUES J.P. MARTIN : Ce projet est nécessaire pour l'avenir de notre métropole. Il permettra de désenclaver certains territoires situés en petite et moyenne couronne, de rééquilibrer enfin la région vers l'Est. Les quatre points cardinaux de la région sont concernés. Reconnaître les secteurs Ouest du Val-de-Marne comme porteurs de progrès dans les domaines de la santé (biotechnologies et cancer), de la sécurité

alimentaire (MIN de Rungis), faire émerger Marne la Vallée par la Cité Descartes, c'est prendre en compte les efforts et les compétences développés depuis des années sur ces territoires.

Requalifier et moderniser le réseau de transports en commun relève de l'urgence pour qu'il soit digne de ses utilisateurs. Développer un nouveau réseau de transports à énergie propre me semble indispensable. Je souhaite que l'Actep** et plus largement Paris Métropole soient étroitement associés aux décisions futures. La réussite du projet sera fonction de la qualité du partenariat entre les élus et l'État. C'est à un Grand Paris élaboré avec les maires, en associant les habitants, auquel nous devons travailler

LMN : LES PROPOSITIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS SONT-ELLES EN PHASE AVEC LE PROJET ORBIVAL QUE VOUS DÉFENDEZ ?

JJPM : Le nouveau schéma de transports en commun présenté par Christian Blanc, secrétaire d'État délégué au développement de la région capitale, reprend à 90 % les propositions faites pour le Val-de-Marne par Orbival dont je suis le Secrétaire général. Il reste cependant à résoudre le problème de liaison de ce réseau à Val-de-Fontenay, en effet la rocade proposée par l'État relie Créteil à Noisy-le-Grand, alors que le projet Orbival passe par Val-de-Fontenay. Les discussions avancent, je suis confiant en la possibilité d'obtenir un accord pour que Val-de-Fontenay soit desservi et relié via Champigny centre à la rocade.

LMN : COMMENT CONCILIER UN PROJET COMME LE GRAND PARIS AVEC UNE RÉFORME PROFONDE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DES FINANCES LOCALES ?

JJPM : La réforme des collectivités locales est indispensable. Pendant des années, les niveaux de décision ont été multipliés, sans prendre en compte l'inflation des coûts de fonctionnement induits. Réformer aujourd'hui, c'est un acte courageux, mais cela ne doit pas être fait aux dépens de l'autonomie et de la libre administration des collectivités. La véritable préoccupation de mes collègues maires et conseillers généraux, pour ce dossier comme pour d'autres, se situe au niveau de la fiscalité. Ils sont particulièrement inquiets de "l'après taxe professionnelle" et surtout de la dépendance vis-à-vis de nouvelles dotations de l'État.

Aujourd'hui il est difficile de prévoir l'avenir, vu le peu de visibilité et les incertitudes en matière de ressource fiscale. Quant à lancer un projet d'envergure comme celui du Grand Paris en parallèle avec une réforme aussi profonde, il est évident que cela pose des problèmes qui peuvent se résumer à la question suivante : Qui fera quoi et avec quels moyens ? Car la grande incertitude est bien celle des moyens financiers dont les collectivités disposeront à l'avenir. Je pense que le travail en cours au Sénat devrait porter ses fruits et trouver des réponses !

* Rappel : Paris Métropole est un syndicat mixte d'étude créé début 2009, comprenant des élus de toutes tendances, dont la mission est d'établir un débat entre les collectivités locales adhérentes et de faire des propositions à l'État.

** Association des communes et des territoires de l'Est parisien concernant les départements du Val-de-Marne et de la Seine Saint-Denis

Nota : les projets d'urbanisme présentés sont le fruit de l'imagination créatrice des architectes, ils ne répondent pas à une commande de l'État ou des collectivités.



© Équipe Atelier Christian de Portzamparc.