

Un, deux, trois plans B pour le Grand Paris

DAVID MANGIN ARCHITECTE URBANISTE 28 AOÛT 2014 À 18:36

TRIBUNE Peut-être certains d'entre vous ont-ils perdu le fil du feuilleton du Grand Paris, si tant est qu'ils aient accroché dès le début, alors qu'il atteint déjà sa saison 6.

Essayons donc de résumer : un plan de métro automatique souterrain en rocade dit Grand Paris Express a été voté par le Parlement, il a été phasé et articulé avec d'autres projets d'extension de lignes prévus par la région ; son coût est estimé à près de 35 milliards d'euros. Par ailleurs, un objectif de 70 000 logements par an est fixé et répété telle une ligne bleue des Vosges depuis plusieurs années, sans qu'on réussisse à en réaliser la moitié ; des contrats de développement ont été passés avec des communes, principalement autour des futures gares ; et, parallèlement, les « zones sensibles » ont été redéfinies et des objectifs de transition énergétique adoptés. Enfin, des scénarios de gouvernances ont, eux aussi, été votés sans qu'on sache trop s'ils sont stabilisés, car les dernières municipales ont bouleversé la donne politique. Alors pourquoi cette impression de sur-place malgré toutes ces annonces ?

Sans doute pour deux raisons : la crise économique et celle des finances publiques sont passées par là.

En fait, cela a commencé dès 2008, peu après le lancement de la consultation des architectes. Les solutions d'un métro souterrain, dont la prolifération de gares a démultiplié les coûts, ont été élaborées en catimini par la RATP et le secrétaire d'Etat au Grand Paris, Christian Blanc, sans que des alternatives moins coûteuses, pouvant intéresser les 4 à 6 millions de Franciliens habitant au-delà de ce réseau de transports et de l'A104, n'aient été avancées.

Ainsi l'hypothèse, pourtant sur la table à l'époque, d'un métro en viaduc sur la rocade A86 paraissait pertinente et serait déjà en cours d'achèvement sur son secteur sud, à moindre coût, si on l'avait retenue ; celle de penser, comme à Madrid, des bus rapides sur les autoroutes radiales ; de développer des systèmes de motos-taxis légers, sources non négligeables d'emplois-jeunes, pour desservir les populations sans taxis, ont été écartées ou déconsidérées.

Or ces propositions innovantes, comme les développent bien des mégapoles de taille comparable à Paris dans les pays émergents, sont moins coûteuses et plus rapides à mettre en œuvre. Mais elles sont considérées comme des gadgets par rapport à la tradition et aux intérêts des grands travaux « à la française ».

Il faut pourtant admettre que non seulement le cycle économique a changé, mais aussi l'époque ; nous sommes à celle de la (dé)croissance durable : désindustrialisation, décommercialisation (que ne peut cacher la fuite en avant des maxi-projets de centres commerciaux) et bientôt détérioration (avec les pertes d'emplois causées par l'automatisation des services). Il faut optimiser avant tout : les infrastructures, le foncier, les bâtiments existants, et inventer ou encourager de nouvelles formes d'emplois de services. Ce n'est pas facile car cela suppose de bousculer normes et modes de gestion. Mais c'est la seule voie qui ferait de Paris une mégapole européenne de son siècle.

Il faut utiliser cette période dite de transition de dix-huit mois, destinée à installer politiquement la métropole, pour remettre le projet sur le métier. Il faut des plans B pour les questions de mobilité, envisager d'autres formes de déplacement en surface ; reconvertir massivement des bureaux obsolètes, voire surabondants, en logements ; créer des logements et des services sur les parkings dispendieux en surface des centres commerciaux ; aider à la densification des lotissements de maisons individuelles, y compris les plus récents. On pourrait continuer avec bien d'autres propositions qui figurent dans les travaux de l'Atelier international du Grand Paris (AIGP) dont je m'inspire ici.

Mais cessons de nous focaliser sur les gares du Grand Paris au risque :

1) de créer une situation autobloquante où développement économique et création de logements dépendraient de ce réseau alors que les derniers épisodes de l'écotaxe et des taxes hôtelières montrent bien la difficulté à le financer.

2) de créer une région à deux ou trois vitesses et poursuivre l'étalement urbain au lieu de le réguler ; il faut s'occuper de cet urbanisme au fil de l'eau qui s'installe de plus en plus loin des services et s'en trouve mécontent.

Mobilisons sans tabou sur des thèmes opérationnels pouvant faire exemple, les différents organismes de projets et de planification sous l'égide d'élus et de responsables concernés et ayant autorité sur les opérateurs. Car rappelons-nous que si Barcelone, depuis plus de trente ans, est un modèle sans cesse renouvelé d'excellence du projet urbain et métropolitain, c'est en ne laissant pas les technstructures développer isolément leurs logiques sectorielles.

Ouvrir le débat, qui bizarrement est paru bien absent des dernières élections régionales et municipales, est le meilleur moyen d'élargir les questions à ceux qui s'en sentent, aujourd'hui comme hier, exclus. Elaborer un ou des plans B solutionnant ces impasses ne peut qu'aider responsables et contribuables, qui se trouvent enferrés dans un projet grandiloquent avec des annonces pour 2030 mais qui fait du sur-place car il paraît dès l'origine, en grande partie,

dépassé.

Dernier ouvrage paru : «Paris - Babel une mégapole européenne», éd. de la Villette/Ecole d'architecture de Marne-la-Vallée, 2014.

David MANGIN Architecte urbaniste