



Grand Paris / Daniel Béhar : "Il n'y pas de périmètre qui peut englober la métropole dans sa totalité"

13/10/2017

Daniel Béhar est géographe, professeur à l'École d'Urbanisme de Paris, enseignant à l'École des Ponts. À la tête de la coopérative Acadie, il participe au conseil scientifique de l'Atelier International du Grand Paris depuis sa création. À la veille de grandes annonces sur la refonte de la Métropole du Grand Paris, il propose d'élargir le regard sur une métropole fonctionnelle, dont la compréhension serait fondée sur les flux et non les stocks.

Propos recueillis par Arnaud Paillard

<https://www.cadredeville.com/Etudes/daniel-behar-il-y-a-un-total-decalage-entre-lenjeu-politique-et-lenjeu-fonctionnel-du-grand-paris>

"Le territoire apparaît comme un problème pour l'action publique dès lors que les logiques de développement local deviennent chaotiques", écrivait Daniel Béhar en 2009. Sept ans plus tard, il déclare dans les colonnes de Libération que "derrière la création de la Métropole du Grand Paris se cache la véritable mutation politique : la couverture intercommunale exhaustive du Grand Paris".

Une mutation qui pose aujourd'hui question, avec un exécutif national qui s'apprête à changer radicalement une gouvernance qui ne satisfait selon lui personne. Un dossier pris en charge par Emmanuel Macron en personne, qui devrait annoncer la réforme pour la métropole capitale au début du mois de novembre. Au-delà des débats entre les élus franciliens pour trouver le bon périmètre, Daniel Béhar propose de regarder la métropole du point de vue de ses fonctionnalités.

Cadre de Ville - *Du point de vue du géographe, quel est le "bon" périmètre pour la gouvernance d'une métropole comme celle du Grand Paris ?*

Daniel Béhar- Le périmètre de gouvernance est pour moi une non question. Il existe un total décalage entre l'enjeu politique du périmétrage et son enjeu fonctionnel. Lorsque l'on dit que le Grand Paris est une ville monde, par définition, ça veut dire que c'est un système ouvert qui n'a plus de limite. Les politiques s'étripent aujourd'hui sur le mecano, alors que la question, c'est le changement de logiciel. Il y a des multiplicités de périmètres mis en avant. Chaque périmètre a ses avantages et ses inconvénients, et il faut d'abord les lire selon une approche géopolitique, en termes de rapports de pouvoir. Je suis incapable de dire aujourd'hui quel est le bon périmètre.

CdV - *Lorsque vous dites "changer de logiciel", quels changements dans l'action publique métropolitaine visez-vous ?*

DB - Changer le logiciel, cela signifie apprendre à gérer une métropole quel que soit son découpage institutionnel ou territorial. C'est faire de l'interterritorialité avec les autres territoires. Il peut s'agir des marges, ce que les géographes appellent l'hinterland des villes, mais cela peut être également les autres métropoles. Dans tous les cas, il y aura des questions de coopération de la métropole avec le dehors qui se poseront, car il n'y tout simplement pas de périmètre qui permettra d'englober la métropole dans sa globalité.

Prenons l'exemple de la plateforme aéroportuaire de Roissy : si l'on fait le choix de l'intégrer, on coupera cette plateforme de son hinterland picard et d'une bonne part des liens sociaux (flux de salariés) et économiques (logistique, sous-traitance...) qu'elle induit. Si on la laisse en dehors, on aura une métropole sans son aéroport.

"L'enjeu purement local du Grand Paris n'est pas essentiel"

Il y a une multiplicité d'échelles du dehors. Le dehors de la métropole du Grand Paris, c'est la question de son ouverture à l'Europe métropolitaine. Aujourd'hui, par exemple, le port de Paris, ce n'est pas Rouen, mais Anvers et Rotterdam. La question de la métropole, c'est celle de la coopération interterritoriale. La vision d'une métropole qui doit avoir le "bon" périmètre est l'héritage de l'image de l'agglomération parisienne comme bassin de vie. Alors que ce qui définit une métropole, ce sont les flux.

CdV - *Justement, le projet du Grand Paris Express ne traduit-il pas l'importance de cette question des flux dans les politiques publiques ?*

DB - Oui et non. L'État construit un métro en rocade autour de Paris, et fait comme s'il s'agissait d'un RER : on est encore dans une vision du désenclavement des territoires, ce qu'on voit avec les projets immobiliers autour des gares. Alors qu'au contraire, l'effet purement local du Grand Paris Express, ce n'est pas l'essentiel ! L'enjeu n'est pas desservir un territoire, mais plutôt d'ouvrir le champ des possibles pour les habitants de la métropole. L'essentiel, c'est que la ligne 15 par exemple s'accroche à tous les RER, et non de construire des logements au-dessus de ses gares, car on aura dès lors des territoires de petite couronne reliés aux territoires de la grande couronne. L'avenir de Melun est ainsi lié à la connexion du RER D à la ligne 15.

"Le terme de 'métropole' est arrivé bien plus tard à Paris que dans les autres grandes villes françaises"

Si l'on prend maintenant une gare comme celle de Champigny-sur-Marne, ce qui va changer c'est que vous

pourrez désormais aller à Pleyel comme à Paris. Et le Grand Paris Express pose des questions même au-delà de l'Île-de-France. Si vous prenez une ville comme Château-Thierry, dans l'Aisne, eh bien la porte d'entrée des habitants de Château-Thierry dans le Grand Paris, ce sera la gare de Noisy-Champs après la construction du Grand Paris Express. Pourtant, personne ne pose la question des territoires éloignés dans la conception du métro. À mon sens, on joue encore une politique publique de transport tournée vers le dedans, et non tournée vers le dehors.

CdV - Est-ce à dire que rien n'a changé dans les politiques publiques métropolitaines ces dernières années ?

DB - Non, le Grand Paris a été une prise de conscience pour le politique. On s'est alors rendu compte que des phénomènes nous dépassaient, et que la réponse, c'était le XXL. Il suffit de considérer le moment où le terme de métropole est entré dans le vocabulaire : il est arrivé à Paris bien plus tard que dans les autres grandes villes françaises. La prise de conscience du fait métropolitain à Paris a été plus tardive.

Si l'on prend maintenant la politique du logement, des documents comme le SDRIF témoignent d'une prise en compte du fait métropolitain : la question n'est plus de gérer le territoire comme un puzzle, avec chaque commune qui a ses besoins de logements, mais de savoir combien de logements sont nécessaires et où les installer à l'échelle de la métropole pour contrecarrer la fuite résidentielle vers les autres métropoles françaises. Pour conclure, on pourrait dire qu'on assiste aujourd'hui à l'implosion des périmètres avec la métropole. Pourtant, on n'a pas encore trouvé d'autres formes démocratiques que celle du périmètre et du territoire, mais, le fait métropolitain remet radicalement en cause cette vision circonscrite de l'action publique territoriale.

