

Dépêche n°8508

Paris, mercredi 18 juillet 2012, 17:16:14

Pierre Cheminade

Ligne directe: 01 53 10 29 93

## Grand Paris : « Le principal effet du nouveau métro sera le renforcement des interdépendances entre territoires » (Daniel Béhar, IUP)

« Le principal effet du nouveau métro sera le renforcement des interdépendances entre territoires. La question qu'il faut se poser est donc la suivante : comment les jeux entre les territoires vont-ils se recomposer ? » Pour Daniel Béhar, géographe et professeur associé à l'IUP (Institut d'urbanisme de Paris) de l'université Paris-Est Créteil, « il n'y a pas de modèle unique » pour répondre à cette problématique. Dans un entretien à AEF Habitat et Urbanisme, mardi 17 juillet 2012, il analyse le Grand Paris comme un projet d'aménagement du territoire dont le volet transport cristallise les attentions et la mobilisation des acteurs. Il refuse d'appliquer « des raisonnements simples » à des enjeux tels que le logement et la transformation urbaine, et, réfutant le terme de « métropole multipolaire ou polycentrique », assure que « la métropolisation est un phénomène beaucoup plus déstabilisant avec des rapports d'interdépendance beaucoup moins hiérarchisés et plus contradictoires ». Enfin, s'agissant des inflexions souhaitées par la nouvelle équipe gouvernementale, il assure que « réintégrer la question locale au projet du Grand Paris est parfaitement légitime ».



Daniel Béhar, géographe, professeur associé à l'IUP-université Paris Est Créteil

© DR

**AEF** : Quand on regarde le projet du Grand Paris aujourd'hui, est-on dans un projet de transport ou dans un projet d'aménagement du territoire ?

**Daniel Béhar** : Ce n'est pas évident. Au vu de l'implication actuelle des acteurs et des élus locaux, on est dans un projet de transport. Mais, pourtant derrière le projet, tel que conçu au départ, il y a une problématique d'aménagement du territoire bâtie sur trois piliers. Le premier est l'ouverture du Grand Paris vers la mer via la vallée de la Seine et le port du Havre. Le deuxième c'est la logique de clusters économiques que l'on retrouve aujourd'hui dans les CDT [contrats de développement territorial]. Le troisième c'est l'infrastructure de transport que constituent le « grand huit » et la rocade de TGV. On peut contester chacun de ces points sur sa pertinence ou sa faisabilité, mais ces trois éléments forment un tout, une vision métropolitaine mondiale, c'est bien un projet d'aménagement du territoire.

Cependant, il est clair que le projet de transport a tout cristallisé. On est dans une logique profonde qui part du principe que l'infrastructure lourde de transport est le moyen d'une évolution urbaine. C'est la même hypothèse qui prévalait déjà il y a cinquante ans lors de la création des villes nouvelles. Pourtant, c'est un postulat qui est discutable pour au moins deux raisons. D'une part, les questions de mobilité dans une métropole sont bien plus complexes que la simple construction d'une infrastructure nouvelle. Et, d'autre part, le lien entre infrastructure et transformation urbaine est loin d'être automatique. Le nouveau métro ne sera pas la réponse à tous les maux de la ville. Chacun des termes de l'équation du Grand Paris est donc discutable et semble parfois relever d'une pensée magique, d'un monde de

'bisounours'.

**AEF** : Que voulez-vous dire ?

**Daniel Béhar** : Arrêtons de vouloir transformer la ville avec des raisonnements simples, là où c'est compliqué. Il est essentiel de réfléchir aux effets pervers de chaque décision et d'essayer de les anticiper. Par ailleurs, je ne crois pas qu'on aura cinquante pôles urbains d'envergure le long du tracé. Une gare n'est pas mécaniquement un pôle de densité et je pense que les gares auront moins d'impact sur les pôles que sur les systèmes territoriaux. Le principal effet du nouveau métro sera le renforcement des interdépendances entre territoires. La question qu'il faut se poser est donc la suivante : comment les jeux entre les territoires vont-ils se recomposer ?

**AEF** : Et quelle serait votre réponse ?

**Daniel Béhar** : Il n'y a pas de modèle unique. On doit s'attendre à des effets extrêmement différenciés en fonction des territoires que le métro traversera. Commençons par le Val-de-Marne, c'est là que le futur réseau passe le plus près de Paris et est systématiquement branché aux lignes existantes de métro et de RER. Cela devrait produire un effet d'intégration au système parisien et on risque d'accélérer le processus de gentrification, de spécialisation résidentielle et de montée en gamme du logement. Il y aura probablement un ou deux pôles qui se démarqueront comme Villejuif qui est doté d'une interconnexion majeure et du pôle Cancer Campus.

Si on remonte vers l'Est, tout le monde parle du futur pôle de la ville durable à la cité Descartes. Un pôle de proximité peut-être, mais je ne crois pas beaucoup à la création d'un pôle irradiant à l'échelle de la métropole. Le métro offrira un super maillage de ce territoire, ce qui va mettre en concurrence chacun de ces pôles moyens les uns par rapport aux autres. Ce n'est pas la même question d'aménagement qu'au Sud de Paris.

Enfin, troisième exemple, le Nord de l'agglomération qui est constitué de grandes plaques monofonctionnelles chacune dotée d'une dimension économique très forte : Plaine de France, Le Bourget, Triangle de Gonesse, Roissy, etc. On va mettre en réseau ces plaques mais est-ce que cela va les faire évoluer vers plus de mixité ou, au contraire, amplifier leur dimension monofonctionnelle ? Il faut se poser la question. À chaque fois, le réseau de transport va déstabiliser, de manière peut-être positive, les équilibres entre les territoires et va renforcer les interdépendances.

**AEF** : Vous réfutez la métropole « multipolaire » ou « polycentrique » mais vous dessinez cependant une métropole dotée de grands territoires identifiables...

**Daniel Béhar** : Je conteste l'idée que la métropole est une agglomération multipolaire. C'est une vision très rassurante parce que c'est une grille de lecture qu'on connaît : le schéma centre-périphérie. Au lieu d'avoir un centre et une périphérie, on aurait des centres et des périphéries. À mon sens, la métropolisation est un phénomène beaucoup plus déstabilisant avec des rapports d'interdépendance beaucoup moins hiérarchisés et plus contradictoires. La gestion de ces relations est le défi de l'action publique. C'est une échelle qui dépasse celle des CDT et qui trouve une réponse dans les coopérations informelles entre territoires comme le grand Roissy, l'entente territoriale à l'Est, l'entente nord-métropolitain, la vallée scientifique de la Bièvre, le cône Sud, etc. Ces 'conférences' sont aujourd'hui dans une logique de lobby mais derrière cela se pose la question essentielle de savoir ce qu'on fait ensemble.

**AEF** : Comment analysez-vous la place du logement dans le projet du Grand Paris ? Est-il passé à la trappe, au-delà de l'objectif de construire 70 000 logements par an ?

**Daniel Béhar** : Non, le logement n'est pas passé à la trappe mais c'est une deuxième illustration de la pensée magique dont je parlais tout à l'heure. On dit qu'on va construire 70 000 logements et que ce sera très simple puisqu'on va les construire autour des nouvelles gares. Mais quand on regarde les chiffres et la capacité d'accueil des territoires desservis, c'est nettement plus compliqué. On a au moins deux cas de figure problématiques. D'une part les territoires déjà très occupés où l'acceptation sociale de l'intensification urbaine pose

question, à l'image de l'Est parisien qui est déjà très résidentiel. D'autre part, ceux où l'enjeu est la montée en valeur du territoire et de son aspect résidentiel. Cela prendra du temps, dix, quinze ou vingt ans.

On fait comme si les 70 000 logements par an c'était pour maintenant mais, en réalité, c'est pour après le réseau de transport. On a donc encore un blanc de dix ans devant nous, ce qui se traduira par une nouvelle accumulation de retard. Il faut donc chercher des solutions ailleurs.

**AEF** : C'est à dire ?

**Daniel Béhar** : Il y a aujourd'hui des endroits disposant d'un potentiel foncier et d'un potentiel d'intensification assez massifs, même s'il y a aussi l'obstacle de l'acceptabilité sociale : ce sont les villes nouvelles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Sénart et Marne-la-Vallée notamment. Elles ne sont pas finies, loin de là, et elles sont déjà desservies en grande partie. Je crois qu'elles n'ont pas la place qu'elles méritent dans les réflexions actuelles sur l'aménagement francilien. On fait comme si les villes nouvelles c'était fini, mais leur processus de développement n'est pas terminé.

**AEF** : Quel regard portez-vous sur les CDT ?

**Daniel Béhar** : Il faut distinguer la maîtrise d'oeuvre de la maîtrise d'ouvrage. En ce qui concerne le premier aspect, la conception urbaine, la planification urbaine à grande échelle, les résultats sont assez disparates. Est-ce qu'il s'agit vraiment d'une nouvelle méthode de faire de l'urbanisme ? Je reste dubitatif et ça vaudrait le coup d'avoir un lieu d'expertise indépendant qui se pose la question. Cela aurait pu être l'AIGP [Atelier international du Grand Paris] mais ce n'est pas possible étant donné que son conseil scientifique est composé des équipes de maîtrise d'oeuvre alors même qu'il doit, de par la loi, émettre un avis sur les CDT. Il est donc juge et partie. Je trouve qu'il serait intéressant que le milieu scientifique capitalise et regarde de plus près les projets urbains conçus au sein des CDT. L'université doit se saisir de cette fonction d'évaluation.

Le deuxième aspect, la maîtrise d'ouvrage, est beaucoup plus intéressant : si le CDT n'invente pas une nouvelle façon de faire du projet, il propose une nouvelle manière de faire de la programmation, urbaine. C'est un exercice de programmation négociée. Il y a les acteurs locaux, qui se parlent entre eux, il y a l'État qui, à défaut d'argent, met dans la balance l'aménagement et le métro automatique, et il y a les grands opérateurs de l'État comme l'ARS (agence régionale de santé), l'AP-HP (Assistance publique-hôpitaux de Paris), ADP (Aéroports de Paris) qui se saisissent des problématiques territoriales. C'est du jamais vu. L'innovation est donc moins du côté de la maîtrise d'oeuvre que de la maîtrise d'ouvrage.

**AEF** : Quelle place pour les acteurs privés ?

**Daniel Béhar** : Ils viendront après, c'est un effet indirect. Le fait que la puissance publique offre de la maîtrise d'ouvrage collective et de la programmation à moyen terme donne de la visibilité au projet urbain. C'est une forme de garantie qui permet d'intéresser et d'impliquer les acteurs privés. Pour l'instant, ils sont là et regardent de près ce qui se fait, surtout là où ça fonctionne.

**AEF** : Si on considère le Grand Paris depuis une échelle plus large, est-ce la réponse aux problématiques d'aménagement qui se posent à la France au niveau national ?

**Daniel Béhar** : C'est l'un des débats occultés par le gouvernement précédent et qui va resurgir en force dans les mois qui viennent. Nicolas Sarkozy a fait un choix extrêmement fort qui marque une rupture avec 50 ans d'aménagement à la française fondé sur l'équilibre territorial. Pour la première fois, l'État a dit 'ce qui est bon pour Paris est bon pour la France' et même doublement bon à travers la compétitivité économique nationale et l'effet redistributeur.

À mon sens, il faut continuer dans cette voix là mais y mettre davantage de pédagogie vis-à-vis des élus non franciliens. Il faudrait aussi compléter cette approche par une vision plus intégrée au niveau national en organisant le système métropolitain. Si Paris perd en compétitivité face à Londres, c'est qu'elle perd en attractivité résidentielle face aux métropoles

régionales comme Nantes, Bordeaux ou Lyon. La région parisienne fonctionne comme une pompe respirante et refoulante où les Franciliens repartent au moment du deuxième emploi. C'est un facteur fort de déstabilisation des entreprises. La relation et la complémentarité entre Paris et ces métropoles est donc un enjeu qui n'a pas été traité par le Grand Paris.

**AEF :** Comment analysez-vous les nouvelles orientations fixées par Cécile Duflot, la ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, sur la suite du projet ? (AEF Habitat et Urbanisme n°8283)

**Daniel Béhar :** Il n'y a pas de grandes surprises. La réduction des moyens entraîne nécessairement une réduction des ambitions. Sur la question du phasage et de la priorisation, on le savait mais désormais c'est dit clairement et de manière officielle. La deuxième inflexion c'est le lien entre excellence et égalité. Le projet tel que conçu par la précédente majorité n'était pas un projet pour l'Île-de-France, c'était un projet pour la France, pour sa place dans le monde. Réintégrer la question locale au projet du Grand Paris me semble parfaitement légitime. La métropole quotidienne ne doit pas pour autant occulter la dimension de métropole mondiale, il faut arriver à lier les deux.

---

### À lire aussi

[Grand Paris : Cécile Duflot prendra « bientôt des dispositions » pour modifier le calendrier d'adoption des CDT](#)

AEF Habitat et urbanisme n° 8443 du mercredi 11 juillet 2012 - UA

[Grand Paris : « Le projet n'est pas remis en cause mais il faudra le séquencer et le prioriser » \(Cécile Duflot\)](#)

AEF Habitat et urbanisme n° 8283 du mardi 26 juin 2012 - UA

[Grand Paris : la SGP lancera « dans les jours qui viennent » les premières consultations de conception des gares et tunnels du métro](#)

AEF Habitat et urbanisme n° 8113 du vendredi 8 juin 2012 - UA

[Gares du Grand Paris : le groupement Jacques Ferrier Architectures lauréat de la consultation internationale lancée par la SGP](#)

AEF Habitat et urbanisme n° 7846 du jeudi 10 mai 2012 - UA

[La SGP passe en 2012 à « la phase terrain » prélude à « la phase travaux » qui débutera en 2013 \(Etienne Guyot\)](#)

AEF Habitat et urbanisme n° 6981 du mercredi 25 janvier 2012 - UA

[« La dynamique du Grand Paris est portée par de multiples acteurs » \(Bertrand Lemoine, directeur de l'AIGP\)](#)

AEF Habitat et urbanisme n° 6905 du mercredi 18 janvier 2012 - UA

[Grand Paris : « Si on améliore le transport sans contraindre l'aménagement, on ne résoudra pas le problème » \(Marc Wiel, urbaniste, à AEF Habitat et Urbanisme\)](#)

AEF Habitat et urbanisme n° 5157 du jeudi 23 juin 2011 - UA

---

### Cette dépêche fait partie du dossier :

[Grand Paris](#)

---

Dépêche n° 8508 © Copyright AEF Habitat et urbanisme - 2009/2012

Conformément au code sur la propriété intellectuelle, toute reproduction ou transmission, de cette dépêche est strictement interdite, sauf accord formel de AEF Habitat et urbanisme.