

GRAND PARIS

DOSSIER

ENJEUX ET DÉFIS
DE L'IMMOBILIER
D'ENTREPRISE

DÉVELOPPEMENT

#006
hiver 2014

POLITIQUE

MÉTROPOLE

Le gouvernement
se prononce

**SAINT-QUENTIN-
EN-YVELINES**

**INAUGURATION
DU VÉLODROME**

Un équipement
structurant

ÉNERGIE

**UNE CERTAINE
TENSION**

L'autonomie est
encore loin

ARCHITECTE

DJAMEL KLOUCHE

« Réinventer l'existant »

ENTRETIEN

Valérie PÉCRESSE

« LA MÉTROPOLE COÏNCIDE
AVEC LA RÉGION »

M 08496 - 6 - F: 5,90 € - RD





INTERVIEW

DANIEL BÉHAR

Géographe, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris

La manière dont le gouvernement Ayrault s'est emparé du projet du Grand Paris diverge-t-elle fondamentalement de la méthode Sarkozy?

Sur le fond, les différences ne sont pas considérables. On peut même noter une certaine continuité dans la démarche. Il est savoureux de relever que Cécile Duflot, désormais pilote du projet en tant que ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, en était, en tant qu'élue écologiste, une farouche opposante il y a encore quelques mois. Le projet socialiste est davantage centré sur la question des transports et de ses infrastructures et prend davantage en considération

la dimension sociale liée au logement. La force de ce projet est qu'il fascine et a le mérite de la simplicité. On se retrouve devant une sorte de pensée magique dans laquelle on estime que la construction d'un grand métro autour de Paris va résoudre l'ensemble des problèmes de la métropole francilienne, comme par enchantement.

En quoi la construction d'un grand métro autour de Paris vous semble-t-elle issue d'une « pensée magique » ?

Il est illusoire, voire passéiste de considérer, par exemple, que le Grand Paris Express marginalisera la voiture. Les concepteurs du projet du Grand Paris auraient dû réfléchir à une conception qui prenne davantage en compte la relation route/transports en commun. On aurait dû davantage mettre l'accent sur ce qui aurait pu contribuer à fluidifier le trafic routier plutôt que de ne s'attacher qu'à construire un métro pharaonique qui va, en outre, grever le budget du Grand Paris.

Vous dénoncez le modèle de la « ville bobo ». Qu'entendez-vous par là ?

Le Grand Paris préconise le modèle de la ville dense et des courtes distances, bref le modèle bobo. C'est le projet, repris contraint et forcé par la région et le SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France), du métro autour duquel

s'organise l'essentiel de la construction des 70 000 logements par an, ainsi que la localisation des emplois. L'idée sous-jacente : le métro générera l'activité, le logement, les services... Cette conception est caricaturale. En direction des acteurs économiques, le modèle mis en avant est celui – excessivement simpliste – des clusters spécialisés comme moteurs du développement économique. Fondamentalement, le projet est passéiste parce qu'il pense la métropole suivant des conceptions qui étaient celles des Trente Glorieuses. Autrement dit la mobilité est envisagée à travers les infrastructures, les projets urbains le sont autour d'objectifs quantitatifs. Des objectifs et une image finale du Grand Paris ont été élaborés sans que les processus et les conditions de la transformation n'aient été pensés. ♦

**1 heure
et 20
minutes,**
c'est la durée
moyenne du trajet
d'un Francilien pour
rejoindre son travail.

