Développement durable et territoires

Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 1, n° 2 | Septembre 2010

Paysage et développement durable

Ana Hours et Jean-Pierre Piéchaud (coord.), 2010, *Penser la métropole parisienne, Plaidoyer pour un projet citoyen, égalitaire et postcarbone*, L'Harmattan-Les Editions des Recollets, 194 p.

Jacques Stambouli

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/8585>

DOI : 10.4000/developpementdurable.8585

ISSN : 1772-9971

Éditeur

Association DD&T

Référence électronique

Jacques Stambouli, « Ana Hours et Jean-Pierre Piéchaud (coord.), 2010, *Penser la métropole parisienne, Plaidoyer pour un projet citoyen, égalitaire et postcarbone*, L'Harmattan-Les Editions des Recollets, 194 p. », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 1, n° 2 | Septembre 2010, mis en ligne le 23 septembre 2010, consulté le 21 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/8585> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.8585>

Ce document a été généré automatiquement le 21 septembre 2020.

Développement Durable et Territoires est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

Ana Hours et Jean-Pierre Piéchaud
(coord.), 2010, *Penser la métropole
parisienne, Plaidoyer pour un projet
citoyen, égalitaire et postcarbone*,
L'Harmattan-Les Editions des
Recollets, 194 p.

Jacques Stambouli

Coordonné par Jean-Pierre Piéchaud, Ana Hours
et l'équipe de l'Encyclopédie du développement durable

Penser la métropole parisienne

Plaidoyer pour un projet citoyen, égalitaire et postcarbone

4D l'Encyclopédie du Développement Durable
EDITIONS DES RECOLLETS L'Harmattan

COLLECTION DÉVELOPPEMENT DURABLE

- 1 Comment penser la métropole, dans le cas de l'agglomération parisienne ? Comment y penser un développement urbain durable ? L'association 4D, dans le cadre de l'Encyclopédie du développement durable (www.encyclopedia-dd.org), a choisi de rassembler sur ces sujets 19 contributions, venant principalement d'acteurs de terrain, responsables politiques ou administratifs, techniciens, membres d'associations. En conclusion, l'association propose une synthèse, parmi les pistes à suivre les plus stimulantes. Par ses contributeurs, ce livre n'est pas une théorisation de la métropole ou du développement urbain durable. C'est plus un ensemble foisonnant de propositions, dont la mise en forme en fin d'ouvrage par les coordonnateurs cherche à constituer un plaidoyer pour un certain type de développement durable, adapté à la métropole parisienne.
- 2 Le livre est organisé en quatre chapitres. Après un premier chapitre consacré à quelques repères géographiques et historiques, les trois autres sont centrés sur trois défis essentiels, selon les coordonnateurs, pour la métropole parisienne : le problème du carbone, la réduction des inégalités, la promotion de la démocratie. L'introduction des coordonnateurs est très utilement complétée par une petite synthèse de Yannick Beltrando et Francis Rol-Tanguy, de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), concernant les points communs aux travaux des dix équipes d'architectes urbanistes, consultées par la présidence de la République, sur l'aménagement du Grand Paris. Pour les deux contributeurs, la contradiction typique d'une métropole, entre sa participation à la compétition à l'échelle mondiale et la vie d'une société organisée localement, est dépassée par ces équipes « en proposant de construire une métropole d'abord basée sur la qualité de vie pour tous. (...) La qualité de vie doit permettre à la fois d'attirer les cadres venant

du monde entier mais aussi de mieux développer sa cohésion interne par la solidarité et le mieux vivre ensemble » (p. 16).

- 3 Le premier chapitre du livre vise à marquer des continuités et des ruptures dans les conceptions de l'urbanisme pour l'agglomération parisienne. Anne Fortier Kriegel, architecte et paysagiste, insiste sur la nécessité de garder la lisibilité du paysage francilien, pour que l'habitant puisse continuer à se repérer dans la longue durée. Cette lisibilité a, pour l'instant, été préservée par les plafonds des hauteurs à Paris, laissant perceptibles les reliefs, et par les vues et les perspectives sur les monuments et les espaces naturels, que ce soit vers la Seine ou vers la ceinture forestière. Michel Cantal Dupart, architecte, veut marquer la *« rupture avec la ville fonctionnaliste et ses zonings »*. Plus question de faire des villes idéales, nouvelles ou satellites. La ville doit se reconstruire sur elle-même. Jean Dellus, urbaniste, rappelle que le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1965 fut conçu par l'Etat, dans une démarche *« technocratique »* de long terme. Or, depuis 1995, c'est la Région qui élabore le Schéma Directeur de l'Ile-de-France, en association avec l'Etat.
- 4 Les contributions du deuxième chapitre, *« Penser la métropole post-carbone »*, montrent à la fois des objectifs très ambitieux et des moyens trop limités aujourd'hui. Le nouveau Schéma Directeur, adopté par la Région en 2008, mais non applicable pour le moment du fait des réserves de l'Etat, prévoit de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à 1990. Pour Mireille Ferri, vice-présidente verte du Conseil Régional, la sobriété énergétique nécessaire pour atteindre cet objectif ne pose pas de problèmes techniques. Mais il manque des investissements de haut niveau et la mobilisation d'un nombre suffisant d'acteurs. Pour Vincent Renard, économiste, directeur de recherches au CNRS, un consensus se dégage sur des objectifs de ville compacte, de densification, de lutte contre l'étalement urbain. Mais les tendances régionales actuelles ne vont pas dans ce sens. Des changements institutionnels forts sont nécessaires : permettre aux communes de faire des plans locaux d'urbanisme, mais leur retirer le pouvoir de délivrer les permis de construire ; mettre en œuvre une politique foncière de grande ampleur au niveau de l'agglomération, et *« établir une autorité d'agglomération, peut-être la région, pour exercer la planification stratégique »* (p. 73). Ces propositions sont convergentes avec celles de Pierre Veltz, ingénieur-économiste et actuel délégué ministériel pour le développement du plateau de Saclay. Pour ce dernier, *« seule une réforme s'attaquant aux causes de l'étalement urbain, c'est-à-dire à l'absence totale de régulation des marchés fonciers et à leurs effets (...) - le choix contraint de l'automobile (...) - serait à même de transformer la donne en profondeur »* (p. 100).
- 5 Le troisième chapitre vise à réduire les inégalités sociales et territoriales en se concentrant sur deux enjeux : le logement et les transports. Plusieurs contributions soulignent la gravité de la situation du logement. Pour Jean-Baptiste Eyraud, porte-parole de l'association *« Droit au Logement »*, l'Etat n'applique pas la loi DALO (*« Droit Au Logement Opposable »*) ou la loi de réquisition des logements vides (p. 114). Pour Patrick Braouezec, président de la Communauté d'agglomération de Plaine Commune (Seine-Saint-Denis), la pénurie de logements devient dramatique, en particulier pour le logement social. Il pense qu'il va falloir *« contraindre un certain nombre de villes à construire du logement social »* (p. 106). Ici encore, comme dans le cas de l'étalement urbain, apparaît un conflit entre le pouvoir local de certains maires et des objectifs à l'échelle de l'agglomération.

- 6 Concernant les transports, Frédéric Léonhardt, urbaniste, souligne le grand écart entre l'accessibilité de la ville de Paris et celle de sa périphérie immédiate. L'enjeu est donc d'apporter aux territoires périphériques un bon niveau d'accessibilité à l'ensemble des grands espaces de la métropole. Cependant, selon cet auteur, deux conceptions des transports s'y confrontent : une conception visant à relier les grands pôles spécialisés par un métro automatique souterrain, produisant un archipel de clusters hyperconnectés ; et une conception alternative, spatialement moins hiérarchisée et plus compacte, fabriquant de la continuité à toutes les échelles de la métropole. La première conception serait portée par l'Etat, avec un projet de double boucle, à mettre en œuvre par la société du Grand Paris ; le deuxième projet serait plutôt porté par la Région, dans le cadre du nouveau Schéma Directeur. Certains pensent qu'il faudra trouver une synthèse (Michel Rousselot, ancien directeur général de la RATP, p. 115). Mais le conflit est bien là, car les deux projets doivent être soumis prochainement à une procédure de débat public.

- 7 Le quatrième chapitre vise à « construire une métropole citoyenne ». Les contributions sont assez disparates et se répondent peu entre elles. Serge Depaquit, vice-président de l'ADELS (Association pour la Démocratie et l'Education Locale et Sociale) au nom de « *l'emboîtement territorial* » (p. 147), préconise différentes formes démocratiques : un Forum Social, à l'échelle de la métropole, des agendas 21, à l'échelle des intercommunalités et de la métropole, des comités de ligne pour le RER, jusqu'aux conseils de quartiers, à l'échelle des communes ou des arrondissements. Pierre Mansat et Elodie Lamouroux, de la Mairie de Paris, proposent que « Paris Métropole », syndicat mixte d'études mis en place par diverses collectivités locales d'Ile-de-France, fasse émerger un sentiment d'appartenance autour de projets. Jean-Pierre Duport, ancien préfet de la Région Ile-de-France, soutient un renforcement du rôle du Conseil Régional, en associant mieux la population à l'élaboration des grands projets.

- 8 L'ensemble des trois derniers chapitres fait apparaître une crise de gouvernance de l'agglomération parisienne, avec une « *fragmentation des pouvoirs d'urbanisme* » (Vincent Renard, p. 67) et des conflits, au moins entre les maires, la Région et l'Etat, sans compter les intercommunalités et les départements. La conflictualité pousse à des projets différents (transports), bloque l'application des lois sur le logement social, fait douter de la réalisation des objectifs concernant les gaz à effet de serre ou l'étalement urbain. L'éclatement des lieux de décision ne favorise pas la participation citoyenne qui ne sait pas bien où peser pour être efficace à l'échelle de l'agglomération.

- 9 Les coordonnateurs du livre, conscients de ces conflits et des blocages actuels, choisissent, en conclusion, pour organiser la gouvernance de la métropole, de donner un rôle clé à la Région, affirmant que « *la région doit être la mère porteuse de la métropole parisienne durable (...) avec un renforcement de ses pouvoirs, notamment en matière d'urbanisme* » (p. 177).

- 10 Le Conseil Régional, autorité locale élue, ayant une représentativité plus large que celle de la population de l'agglomération (10,2 millions d'habitants pour l'agglomération en 2007 pour une région Ile-de-France de 11,6 millions d'habitants, d'après l'INSEE), a, en effet, la légitimité pour arbitrer les choix d'aménagement, tout en négociant en particulier avec l'Etat qui ne peut se désintéresser de la capitale du pays. Le Conseil Régional n'en a pas le pouvoir. Le développement urbain durable de la métropole parisienne nécessite donc de nouvelles lois, instaurant une procédure claire d'arbitrage et de choix par rapport aux multiples conflits dont cet ouvrage rend compte.

AUTEUR

JACQUES STAMBOULI

Jacques Stambouli est maître de conférences en sciences de gestion à l'Université d'Artois (Arras).
Ses thèmes de recherches sont les transports écologiques et la ville durable.