

Un dessein d'envergure pour le Grand Paris

LE MONDE | 17.08.2012 à 14h36

Par Guy Burgel, professeur à l'université Paris-Ouest Nanterre La Défense

Les nouvelles péripéties de l'aventure du Grand Paris pourraient rester dans les annales des écoles de management territorial comme une leçon de mauvaises pratiques.

De quoi s'agit-il ? A travers les tracés d'un système de transport, d'un choix de destin urbain pour la capitale et de l'ambition de lui apporter des moyens budgétaires suffisants.

Le long affrontement entre l'Etat sarkozyste et la région Ile-de-France socialiste s'était soldé, en 2011, par un mauvais compromis entre deux options antinomiques : un "grand huit" de métro automatique, avancé par l'éphémère secrétaire d'Etat à la région capitale, Christian Blanc, s'appuyait sur une ville périphérique, faite de "clusters" [*bloc urbain aux activités homogènes*] de compétitivité - le plus célèbre étant le plateau de Saclay -, censés apporter la prospérité métropolitaine.

Au contraire, la Région voulait mieux desservir l'agglomération en misant sur ses atouts de centralité pour un logement abondant, un emploi diversifié et un développement durable équitable.

En fait, les deux acteurs principaux jouaient au poker menteur dans l'urgence et l'attente des échéances électorales. Les développements actuels montrent que c'était un mauvais calcul. L'Etat, la région, la Ville de Paris, cinq des huit conseils généraux franciliens, ont beau appartenir à la même majorité socialiste, rien n'y fait.

On a beau jeu d'invoquer les querelles d'ego, les divisions institutionnelles entre La Société du Grand Paris sous contrôle du gouvernement et le Syndicat des transports d'Ile-de-France sous tutelle de la région, quand il manque toujours une instance régulatrice unique, démocratiquement représentative, pour choisir entre deux modèles d'urbanisation, également admissibles, mais injouables simultanément : la ville compacte, intense, ou la ville éclatée. L'année 2011 représentait un atterrissement compréhensible, 2012 relève de l'indétermination coupable.

D'autant plus que, austérité budgétaire aidant, l'application d'un compromis boiteux tourne au fiasco. A terme prévisible, la fin de la décennie, on ne réaliserait au mieux que deux lignes : une tangentielle Sud de Boulogne à Marne-la-Vallée, et la prolongation partielle de la ligne 14 au nord, jusqu'à la mairie de Saint-Ouen.

A ce rythme, on n'aura ni réseau régional maillé ni anneaux à grande vitesse. La

machine à perdre sur les deux tableaux est en marche.

Ici, le bât blesse doublement. La timidité de l'engagement budgétaire - le refus de Bercy d'investir 1 milliard d'euros - ampute les projets et renchérit leur réalisation, mais surtout, elle n'est à la hauteur, ni des enjeux du destin historique d'une métropole mondiale, ni de la réalité économique d'une région qui produit plus de 600 milliards d'euros de richesse annuelle, ni surtout de l'audace politique dont on se prévaut.

Puisque le président de la République est, paraît-il, impressionné par la pensée et l'oeuvre de Franklin Delano et Eleanor Roosevelt, il devrait se rappeler que le New Deal a soulevé les obstacles naturels et les montagnes financières et institutionnelles de la Tennessee Valley Authority.

Paris vaut bien les aménagements hydrauliques d'une rivière américaine ! A défaut, à l'heure où Londres est sous les feux de l'actualité, la capitale française semblerait perdre par manque d'ambition, sept ans après Singapour, une deuxième fois les Jeux olympiques. Cette fois, les conséquences en seraient plus graves.

Guy Burgel, professeur à l'université Paris-Ouest Nanterre La Défense