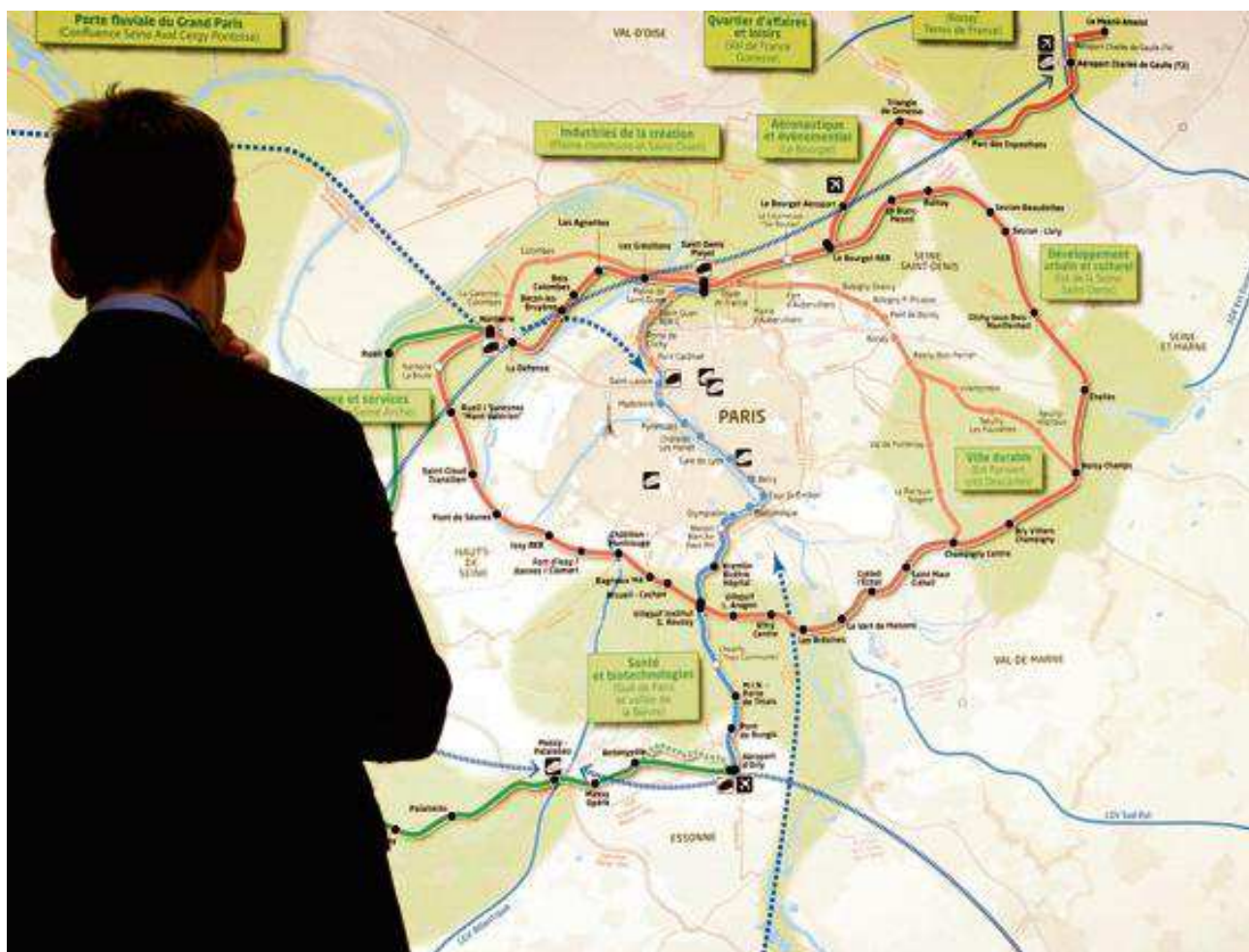


Grand Paris : les ratés de la planification à la française

Par Catherine Sabbah | 12/06 | 07:00

Le premier wagon du Grand Paris Express roulera au mieux en 2020. D'ici là, les flux migratoires, le développement économique et le marché immobilier suivront leur propre chemin. Comment superposer les deux cartes de la métropole ?



Le projet de métropole se confond avec le grand huit du métro, ses 72 gares et ses 200 kilomètres de voies. Mais il faudra attendre 2020, au plus tôt, pour que circule le premier wagon de la ligne « rouge » de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs. - Photo Gilles Rolle/REA

Commentaires de l'AMUTC

Et voilà la citrouille ! La journaliste des Echos en est encore au « grand huit ». Il faudrait suivre un peu ! Il est vrai que le GPE reprend la quasi totalité du métro du Grand Paris, avec heureusement quelques améliorations proposées par l'AMUTC (ligne 15, ligne 11)

Et si on inversait le sens des talus en pente vers le périphérique afin d'offrir des jardins aux riverains ? « *Voilà l'exemple type de petite transformation, peu coûteuse, rapide, qui peut améliorer grandement la vie des gens. Le Grand Paris, c'est ça aussi* », explique Pierre-Alain Trévelo, cofondateur de TVK, l'une des 15 agences d'architecture, de l'Atelier International du Grand Paris, l'AIGP. Qu'ont-elles fait, ces agences, depuis la présentation, en 2010, des résultats de l'appel à idées lancé par Nicolas Sarkozy pour l'avenir de la métropole ? Beaucoup réfléchi, pas toujours ensemble, beaucoup théorisé, peu produit. Ce ne sont donc pas les prototypes de programmes immobiliers mixtes, innovants mais peu spectaculaires que le laboratoire urbain met en avant. Mais plutôt de grands concepts baptisés « polycentrisme », « clusters », « mobilités douces », « franges », « rhizomes »... peu compréhensibles du grand public ou des élus.

Domage, car la concurrence est rude : la carte arc-en-ciel du futur métro est beaucoup plus simple à mémoriser. 72 gares, 200 kilomètres de voies... Voilà qui est concret d'autant que la Société du Grand Paris (SGP), le maître d'ouvrage de cette nouvelle infrastructure, a commencé à acquérir les terrains et le sous-sol. « ***C'est là-dessus que les promoteurs communiquent. Les acquéreurs venus de Paris se sentent rassurés. La future gare est un bon argument pour convaincre les entreprises qui hésitent*** », explique un élu de Bondy en Seine-Saint-Denis.

Commentaires de l'AMUTC

C'est bien ça la démarche : une gare pour développer le territoire. L'AMUTC croyait que le métro devait servir à transporter les usagers ! Quelle naïveté !

Le projet de métropole se confond donc pour l'instant avec le grand huit du métro, alors qu'il faudra attendre 2020, au plus tôt, pour pouvoir monter dans le premier wagon de la ligne 15, la « rouge » de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs. « *Et jusque-là ?* » interroge le chercheur Daniel Béhar, directeur du bureau d'études Acadie, spécialiste des politiques publiques. *Même si les élus n'ont plus d'yeux que pour les projets situés à proximité des gares, le développement économique et le marché immobilier n'attendront pas...* » Quelques voix s'élèvent, avec la sienne, pour critiquer la méthode de fabrication du Grand Paris, teintée d'une planification à la française qui n'a plus fait ses preuves depuis un demi-siècle. Si le métro est nécessaire et bienvenu, il risque aussi de concentrer le développement urbain et économique autour des zones déjà denses et d'oublier le reste.

Un développement en « clusters »

« *Etre un déclencheur ou un accélérateur de la mutation des territoires* » est un statut assumé par Etienne Guyot, le président du directoire de la SGP. Il détaille la carte des gares, au coeur des projets de requalification urbaine et des territoires à fort potentiel de développement. [Philippe Lemoine le directeur général de Silic, propriétaire de parcs d'immeubles à Orly, Nanterre et Paris-Nord](#) a, lui, été précurseur : depuis quarante ans, cette foncière achète des terrains et construit des immeubles près des aéroports et des grands projets structurants. « *Il faut savoir devancer le RER ou le tramway, lorsqu'un faisceau de présomptions vous souffle qu'il se fera, même si les financements ne sont pas encore là. Les transports finissent par arriver !* », dit-il. En 1998, il a commencé à transformer ses parcs tertiaires en quartiers de bureaux, et bien lui en a pris. D'après une étude réalisée par Morgan Stanley, le patrimoine de Silic pourrait être survalorisé de 5 % par sa proximité avec la nouvelle infrastructure.

L'autre portefeuille repéré par la banque américaine est celui d'Icade, dont le parc du Millénaire, à cheval sur Saint-Denis et Aubervilliers, a également été pensé il y a près de vingt ans. « *Nous avons toujours cru au potentiel de ce territoire, alors même qu'il était peu accessible* », explique Jean-Pierre Matton, directeur des partenariats publics et du Grand Paris chez Icade. Ces anticipations supposent de prendre des risques ou d'avoir le temps d'attendre des locataires ou des investisseurs. C'est le cas pour ces deux propriétaires historiques (sans doute bientôt réunis), dont les actionnaires sont Groupama et la Caisse des dépôts. Même si le cycle immobilier est long, les acteurs ont besoin de certitudes. Les maires aussi. Dans certains cas, les projets ont démarré. Dans d'autres, la gare apportera aux élus la garantie qu'ils peuvent les lancer sans risque, et certains préfèrent l'attendre.

« *On ne force pas le développement économique, voilà bien l'erreur de la planification* », pense Daniel Béhar. Qui s'interroge sur le bien-fondé d'un développement de la métropole en « clusters », ces pôles d'activité spécialisés dans les biotechnologies, le développement durable, ou les services aux entreprises... sur le modèle fantasmé de la Silicon Valley californienne. « *Ce sont des arguments de marketing territorial dont se servent les élus*, note un observateur. [A Saint-Denis, on parle de cinéma, de musique, mais le territoire accueille volontiers SFR, Veolia et peut-être bientôt GDF Suez. Ailleurs, il n'est pas sûr que les entrepreneurs du développement durable attendent le métro pour aller s'installer à Champs-sur-Marne, s'ils trouvent autre part avant.](#) » La fiscalité n'est évidemment pas neutre : la hausse de la taxe sur les bureaux a été fatale à certains projets depuis la modification de zonage de 2011, justement pour financer la SGP. Les propriétaires d'immeubles tertiaires à Nanterre, désormais rattaché à la Défense, dans les Hauts-de-Seine, ont par exemple vu leur facture passer de 3,21 à plus de 17 euros par mètre carré. « *Normalement les hausses de fiscalité se résolvent par une répercussion sur les loyers, or ils baissent, ou par une renégociation des prix du terrain, or les aménageurs ne semblent pas prêts à discuter*, explique un promoteur. *Vu le marché, il est parfois prudent de ne rien faire.* »

Panne résidentielle

Le choix d'implantation des entreprises n'est de toute façon plus uniquement lié au coût de leur immobilier tertiaire. Car la « panne résidentielle », caractéristique de la Côte d'Azur il y a quelques années, a touché l'Ile-de-France, où les salariés ont du mal à se loger. Le solde migratoire de la région est positif pour les actifs de moins de 30 ans. Les familles partent de plus en plus loin. « [Le triangle activité-transport-emploi est essentiel, il ne suffira pas de rajouter un métro si les gens n'ont pas de toit](#), poursuit Daniel Béhar. *Et les 70.000 logements attendus par an pour rééquilibrer le marché et répondre aux flux migratoires ne pourront pas tous être bâtis autour des gares.* » Encore faudrait-il qu'ils soient construits. [C'est à ça que devraient entre autres servir les contrats de développement territoriaux entre l'Etat et les collectivités](#), censés « *mettre en oeuvre le développement économique, urbain et social de territoires définis comme stratégiques, et en particulier ceux desservis par le réseau de transport public du Grand Paris* ». Moins d'une dizaine sont aujourd'hui signés.

Commentaires de l'AMUTC

Implanter emplois et logements à proximité des gares est évidemment une question de bon sens. Mais les CDT sont incapables de promouvoir un véritable rééquilibrage Est Ouest dans la mesure où le CDT est négocié principalement entre l'Etat et les communes (ou EPCI), la région n'ayant qu'un rôle de figurant (voir l'exemple du CDT de Est Ensemble...).

De nouvelles solutions urbaines

L'observatoire du foncier mis en place par la SGP révélera d'ici à la fin de l'année si, oui ou non, le métro fait flamber les prix des logements dans les périmètres convoités, à proximité des grandes interconnexions. « *Nous avons voulu vérifier des rumeurs contradictoires*, explique Catherine Barbé, directrice des partenariats stratégiques à la SGP. *Si le métro peut apporter de la valeur à La Courneuve ou à Clichy-Montfermeil, ce ne serait pas un mal. Ailleurs, l'augmentation de l'offre pourrait avoir l'effet inverse en pesant sur un marché apaisé depuis plusieurs mois* », ajoute-t-elle, [très optimiste](#). Les recherches de l'urbaniste Philippe Panerai dessinent la carte des terrains « mutables » dans des périmètres de 400 et 800 mètres autour des gares. De quoi théoriquement construire de 15.000 à 20.000 logements par an, « [à condition que la réglementation facilite le remembrement d'un tissu pavillonnaire compliqué et que les plans locaux d'urbanisme encouragent la construction](#) », poursuit Catherine Barbé. Bref, un travail de dentelle qui prendra beaucoup de temps.

Commentaires de l'AMUTC

Très optimiste en effet !

Si le métro provoque de la spéculation sur les prix de ces terrains, la SGP n'aura aucun moyen de la réguler, il reviendra aux communes d'agir. « *Les maires malthusiens favoriseront à coup sûr des effets d'aubaine. Nous n'interviendrons que sur les abords immédiats des gares*, prévient Benoît Labat, le directeur de la valorisation et du patrimoine de la SGP. *Au-delà, nous allons générer des charges foncières que nous revendrons à des promoteurs, qui pourront y construire des bureaux et de 2.000 à 3.000 logements en tout.* » Si les élus le décident... Or ils sont plus nombreux à favoriser les bureaux, sources de recettes, que des logements, promesses de charges. [Sur certains sites, le jackpot est assuré et les promoteurs font déjà la queue pour répondre aux appels d'offres.](#)

Le modèle de ville dense prôné par tous les tenants du Grand Paris est-il réaliste ? [Les travaux du géographe Jean-Pierre Orfeuil montrent que, mécaniquement, le Grand Paris Express va participer à l'étalement de la métropole, soit l'inverse de l'objectif recherché.](#) « *Tout le monde n'habitera pas à moins de dix minutes à pied d'une gare*, remarque Pierre-Alain Trévelo. *Nous craignons que beaucoup de terrains considérés aujourd'hui comme des délaissés urbains, près des usines, des infrastructures, le soient encore dans vingt ans parce que la nouvelle hiérarchie s'établira à l'aune de la proximité du métro. Ces lieux ont pourtant un intérêt immédiat, y compris économique, parce que l'on peut y construire des logements à des prix accessibles sur du terrain pas cher. Des solutions urbaines existent pour les rendre agréables, sinon inventons-les.* » Il cite un nouveau quartier à Valenton, dans le Val-de-Marne, conçu par TVK : au-dessus des parkings, une nappe de maisons mitoyennes avec accès individuel. L'ensemble est situé en zone inondable près d'une voie de chemin de fer - c'est pas le rêve, mais la nature est également toute proche. I3F, le bailleur social maître d'ouvrage de l'opération, l'a remplie sans mal. Aux opérateurs privés et aux élus - parfois les principaux freins - de prouver qu'ils sont capables de prendre le risque d'inventer de nouvelles façons d'habiter le Grand Paris, partout.

Catherine Sabbah

Les points à retenir

De plus en plus de voix s'élèvent pour critiquer la méthode de « fabrication » du Grand Paris.

Si le métro est nécessaire et bienvenu, il risque aussi de concentrer le développement urbain et économique autour des zones déjà denses, au détriment des autres.

Des contrats de développement territoriaux entre l'Etat et les collectivités étaient censés « *mettre en oeuvre le développement économique, urbain et social* » des zones jugées stratégiques. Moins d'une dizaine ont été signés à ce jour.

Contrairement à l'objectif recherché, les travaux de certains spécialistes montrent que, mécaniquement, le Grand Paris Express va contribuer à étaler la métropole.

Écrit par Catherine SABBAH

Journaliste

csabbah@lesechos.fr