

L'urgence d'un plan B pour le Grand Paris

(article publié dans la revue *Liaison* n° 170, janvier 2016, éditée par [FNE Ile-de-France](#))

La Métropole du Grand Paris (MGP) a terminé sa phase de préfiguration, mais il lui reste beaucoup de chemin à faire avant de pouvoir jouer un rôle efficace sur la scène institutionnelle francilienne. C'est dans cette perspective très actuelle que s'inscrit « *Grand Paris – Vers un plan B* », le dernier livre de l'urbaniste Marc Wiel, terminé en août 2014, deux mois avant le décès de l'auteur. C'est le point culminant d'une longue suite de réflexions approfondies – nourries par une solide expérience du terrain – sur les relations étroites entre aménagement urbain, mobilité et organisation institutionnelle, appliquée au Grand Paris.

La plaçant dans son contexte historique, l'auteur évoque les faiblesses de la démarche du Grand Paris, ancrée dans les traditions jacobines et ses structures pyramidales, où l'arbitrage prévaut sur la négociation, induisant une défiance entre acteurs institutionnels. En filigrane dans tout le livre se retrouve la séculaire difficulté de concilier unité et diversité et de trouver un juste équilibre entre pouvoirs local et métropolitain. L'auteur décrit le contexte de l'avènement du projet du Grand Paris et commente les tribulations préalables à l'adoption de la loi Mapam.

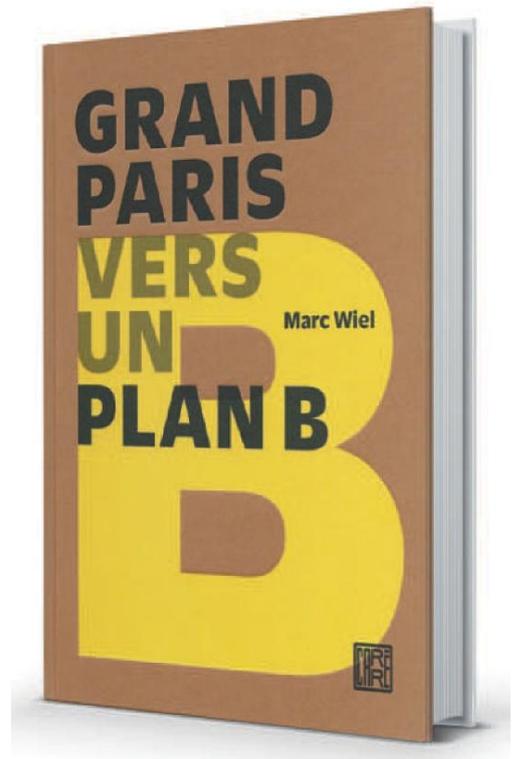
Affronter le handicap mégapolitain

Du fait de sa métropolisation, l'Île-de-France affronte une triple crise du logement, des transports et des institutions ; c'est son « handicap mégapolitain ». Le problème du logement constitue le dossier central, mais en commentant une émission télévisée mettant face-à-face deux anciens ministres du logement, l'auteur montre que ce problème est très mal compris, car surtout financier (rente foncière) plutôt que spatial (disponibilité foncière). Aussi entretient-on un cercle vicieux, où la « mobilité facilitée » bouleverse l'agencement urbain, induisant des déplacements plus longs, qui engendrent à leur tour un besoin de nouvelles infrastructures de transport. C'est tout le contraire d'une « ville cohérente », où on diminue les besoins de mobilité en réduisant les distances habitat-travail. Il faudra à la fois réformer le financement du logement et changer de vision sur la mobilité urbaine, mais c'est impossible sans une profonde réforme de la gouvernance et son système désuet de compétences qui érige des barrières entre les institutions. Ce devrait être la vocation première de la MGP.

Au passage, l'auteur passe en revue les risques dont est porteur le Grand Paris Express, évoquant un « *miroir aux alouettes qui constitue un risque important pour la nation toute entière* ». Comme tant d'autres experts, il préconise de rénover en profondeur le réseau existant avant toute opération nouvelle, hormis celles déjà engagées.

Ces quelques lignes ne peuvent qu'effleurer la richesse et l'éventail de la réflexion, source d'inspiration inestimable pour ceux qui nous gouvernent !

Harm Smit



Grand Paris – Vers un plan B, par Marc Wiel aux éditions La Découverte/Dominique Carré, 28 €