



Journée du 27 août 2008

LES NOUVELLES MÉGAPOLES FRANÇAISES : DU GRAND PARIS AU GRAND MARSEILLE, EN PASSANT PAR LE GRAND LYON, LE GRAND LILLE, STRASBOURG, TOULOUSE...

Intervenants

Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la Région Capitale

Patrick Blanc, chercheur au CNRS, inventeur du mur végétal

Roland Castro, architecte-urbaniste

Gérard Collomb, sénateur-maire de Lyon, président de la Communauté urbaine de Lyon

Michel Destot, président de l'Association des maires des grandes villes de France et député-maire de Grenoble

Jean-Pierre Farandou, directeur général délégué de SNCF Proximité

Mireille Ferri, vice-présidente du conseil régional d'Île-de-France

Jean-Michel Michaux, président de l'Institut scientifique et technique de l'animal en ville

Pierre Mongin, président de la RATP

Pierre Simon, président de la CCI de Paris

Animateur : Frédéric Ferrer, maître de conférences à l'ESCP-EAP, journaliste radio-TV

Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la Région Capitale

Christian Blanc indique que s'il devait faire un rêve, ce serait qu'en ce XXI^e siècle, la Région Capitale, Paris, soit une des trois ou quatre capitales du monde.

Il y a 10 ans, on ne parlait pas de la Chine. Il y a cinq ans, on parlait de la Chine comme du grand atelier du monde. On a finalement compris que la Chine, c'était autre chose, et qu'elle serait, vraisemblablement dans 30 ou 40 ans, la première puissance du monde. Les Chinois l'ont rêvé, ils l'ont fait, ils le font !

Dans la vie, il faut rêver ! Mais il faut d'abord identifier les potentiels d'un grand rêve. Il faut ensuite avoir une stratégie, et enfin, il faut avoir l'organisation et le travail.

Paris peut effectivement être une des capitales du monde, une ville-monde, la capitale de l'art de vivre, dans un monde qui oublie l'art de vivre, la capitale de l'intelligence généreuse et critique, la capitale de la connaissance et du respect de l'autre, la capitale de la beauté, celle où l'on respire un air pur, qu'on aura réussi à protéger !

Christian blanc signale qu'en ce qui le concerne, la tâche vient de commencer, avec une équipe de 50 personnes. Mais le démarrage se fait sur un sol qui n'est pas vierge, puisque de très nombreux travaux ont existé sur une projection de ce que pourrait être la région Île-de-France. L'objectif de cette équipe s'inscrit dans le temps, afin de mettre ce rêve en matérialité, en associant tous ceux qui le portent. Des choses très concrètes seront proposées d'ici la fin de l'année, et dans le courant de l'année prochaine, l'équipe aura des propositions non seulement sur l'esquisse générale d'une Région Capitale, mais également sur ses modes de gouvernance.

Gérard Collomb, sénateur-maire de Lyon, président de la Communauté urbaine de Lyon

Lorsqu'on se projette au-delà des frontières françaises, la composante majeure de l'époque actuelle est l'installation du fait urbain dans le monde. Dans les années 1950, il n'y avait en effet que deux métropoles au monde qui comptaient plus de 10 millions d'habitants, et il y en aura bientôt une trentaine !

Lorsqu'on regarde ce qui se passe en Europe, on s'aperçoit que les pays sont en train de pousser leurs grandes métropoles à rayonner encore davantage, et celles-ci ont de ce fait pris un temps d'avance sur les grandes villes françaises. En effet, le développement socio-économique de celles-ci est riche, mais il présente aujourd'hui un grand décalage avec leur réalité institutionnelle. À titre d'exemple, l'agglomération lyonnaise s'étend aujourd'hui bien au-delà des limites de Lyon, et même au-delà des limites de la Communauté urbaine de Lyon. Cette grande aire urbaine peut s'organiser, mais elle peut également n'avoir aucune stratégie globale, mais des stratégies parcellaires, ce qui conduirait des métropoles à rater le rendez-vous, du point de vue économique, du point de vue du développement urbain, du point de vue du développement durable.

Les Français se trouvent aujourd'hui à la croisée des chemins, et suivant les décisions que le gouvernement prendra dans les mois qui viennent, on aura soit des métropoles capables de rayonner en Europe ou, au contraire, une vision quelque peu franco-française des villes.

Dans un passé proche, la Loi de décentralisation, par exemple, au lieu de couronner le fait urbain, a omis de parler des grandes villes et a installé le Conseil général comme pilier central des institutions françaises, laissant libre voie au morcellement des agglomérations et à l'atomisation du système administratif.

Pierre Simon, président de la CCI de Paris

Le fait métropolitain est un fait majeur que personne ne conteste.

Ce qu'il faut en France, c'est avoir quelques grandes métropoles, qui travaillent ensemble en un véritable réseau.

Dans cette optique, Paris a un rôle spécifique, parce qu'il réalise à lui seul 29 % du PIB français, plus de 40 % de la recherche. L'autre caractéristique de Paris, c'est qu'il est l'unique métropole de son agglomération, contrairement à ce qui se passe en Rhône-Alpes.

Les projets de développement économique des grandes métropoles doivent assurer aussi bien la vision globale que l'enracinement sur des territoires précis, mais ils conduisent également à poser le problème de la gouvernance.

Michel Destot, président de l'Association des maires des grandes villes de France et député-maire de Grenoble

La France n'est pas Paris plus un désert !

L'histoire des civilisations tourne beaucoup plus autour des villes que des États-nations. Le XXe siècle a, lui, été marqué par les États-nations, avec le succès que l'on sait : deux guerres mondiales, quatre génocides !

La dynamique populaire, là où se concentrent à la fois les difficultés sociales et les innovations technologiques et économiques, procède toujours de la communauté humaine qui se rassemble autour des villes et des agglomérations.

Il est regrettable que dans la construction européenne, on n'ait pas pensé à relancer la communauté européenne à travers la dynamique des villes et des régions, et pas seulement celle des États-nations. Il est également regrettable qu'il n'y ait pas en France un acte III de la décentralisation, en ce moment de réforme institutionnelle, pour consacrer justement les grandes agglomérations comme un des moteurs du développement économique, social et environnemental du pays.

En dehors de Paris, les villes françaises sont de taille plus modeste, même si elles sont souvent capitales de région, comme Lyon, et elles peuvent souffrir de plates-formes technologiques ou aéroportuaires trop faibles. Pour combattre cette modicité, les dirigeants des grandes villes françaises se doivent d'être vertueux sur deux points :

- mettre en commun l'infrastructure aéroportuaire et, en matière économique, intégrer les pôles de compétitivité ;
- ne jamais perdre de vue le côté convivial et multiculturel de la ville, qui représente une source d'attractivité, y compris en matière économique.

L'amélioration des réseaux de transport entre grandes villes françaises et même européennes constitue, quant à elle, un facteur de développement économique stratégique.

Jean-Pierre Farandou, directeur général délégué de SNCF Proximité

SNCF Proximité, une des grandes branches d'activité du groupe SNCF, assure le transport quotidien de neuf millions de passagers et représente, avec ses 90 000 salariés, huit trains SNCF sur dix qui roulent sur le réseau français et presque 9 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

La mobilité dans les grandes métropoles devient de plus en plus périurbaine. En Île-de-France, le Transilien conduit quotidiennement plus de deux millions de personnes vers ou hors de Paris et à Lyon, le TER Rhône-Alpes amène chaque jour 70 000 personnes dans les gares lyonnaises. Cette mobilité pose des problèmes de gouvernance en province, car personne n'en a la charge globale, contrairement à l'Île-de-France, qui dispose d'une autorité coordinatrice.

Pierre Mongin, président de la RATP

La mission d'une grande entreprise nationale de transport comme la RATP exige, d'une part, de fournir le droit au transport à chacun, dans les meilleures conditions économiques et partout où cette mission lui est confiée et, d'autre part, d'apporter, à travers cette mobilité, de la compétitivité, de la productivité et de l'efficacité au territoire qui confie cette mission.

La RATP comprend plus de 3 000 ingénieurs parmi les meilleurs au monde ; elle met ce savoir-faire français au service des territoires qui le demanderont, avec la philosophie du droit au logement pour tous.

En Île-de-France, le système ne marche pas trop mal, parce que cohérent. Depuis 1972, la carte orange a été la première au monde, pour une capitale, à fournir un tarif unique pour passer du chemin de fer au métro.

Le système s'est décentralisé depuis deux ans, avec le transfert à des élus de l'autorité organisatrice que la RATP exerçait de fait sur l'Île-de-France. Cette décentralisation n'est pas facile, mais elle fonctionne.

Aujourd'hui, la RATP a conscience qu'en réalité, elle doit faire face au problème de l'étalement urbain, qui constitue une nouvelle déformation de la structure urbaine liée au prix du logement et fait qu'aujourd'hui, un salarié met de plus en plus de temps pour rejoindre son lieu de travail, malgré l'accroissement de la productivité du système de transport. En Île-de-France, 70 % des déplacements mécanisés se font de banlieue à banlieue ; or, tout le système de transport est conçu en étoile, autour des grandes gares de Paris, qui étaient les terminus des compagnies privées d'avant-guerre.

En matière de droit au transport, la RATP doit être une force de proposition en Île-de-France, et c'est dans cet esprit qu'elle a proposé l'idée de rocade métro autour de Paris, à l'instar de ce qui a été réalisé dans toutes les capitales du monde qui se sont modernisées ; en attendant, elle a décidé d'augmenter de 30 % la capacité de ses trains, en mettant en service des trains à deux étages.

Mireille Ferri, vice-présidente du conseil régional d'Île-de-France

Think big est la dénomination du plan stratégique que s'est donnée la Nouvelle-Zélande dans les années 1980 pour faire face à la crise énergétique.

Le choix de ce terme par le Medef pour ses Universités d'été a le mérite d'introduire directement le débat, qui est non seulement de voir comment on développe des territoires dans leur complexité, mais aussi comment on articule cette nécessité de se développer, avec la vision du monde tel qu'il va bouger et non tel qu'il est aujourd'hui.

Préparer l'avenir, cela veut dire aussi être extrêmement attentif à tout ce que l'on voit, pressent, de ce que vont être les évolutions à venir et les mutations lourdes du monde : le dérèglement climatique et la hausse vertigineuse des coûts énergétiques.

Les nouveaux besoins sociaux qui découlent des transformations à l'échelle mondiale impliquent de construire un nouveau modèle de développement, y compris en matière de mobilité.

Pour trouver des solutions métropolitaines dans cette période de mutations qu'il faut traverser de manière solidaire, il faut :

- de la robustesse sociale, car une société, quel que soit son territoire, ne peut pas se développer si elle n'est pas en capacité de resserrer ses liens, d'arrêter les processus qui conduisent à creuser les inégalités en matière de logement et de transport ;
- de la robustesse environnementale, car, pour affronter les aléas climatiques, pour accéder aux ressources, il faut lutter contre l'étalement urbain, en mettant des contraintes lourdes sur toutes les urbanisations qui pourraient y conduire et en développant des offres de transport collectif de très grande qualité, comme l'arc express, qui rejoint dans une grande mesure le projet de rocade ;
- de la robustesse économique, car, pour trouver les moyens de construire du dynamisme économique, il faut tourner le dos aux recettes du passé, en anticipant les besoins sociaux, en diversifiant les activités pour prévenir le renchérissement de l'énergie et en prévoyant ce que sera la ville durable, ses lieux de production, ses marchés locaux.

Roland Castro, architecte-urbaniste

La grande question du monde, c'est la question urbaine, et la grande question du Grand Paris, c'est l'égalité urbaine !

L'idée de fabriquer une métropole solidaire dans le monde est un événement historique majeur, car la métropole actuelle fabrique, par son gigantisme, des pôles d'exclusion.

Le grand Paris peut être une opportunité magnifique, mais pose l'enjeu métropolitain ; d'ailleurs, s'il y a du post-national possible en Europe, cela se fera à travers les métropoles.

Dans une grande métropole, l'embellissement n'est pas un supplément d'âme, mais la représentation du bonheur de vivre ensemble □ c'est du reste ce qu'avait parfaitement compris Haussmann, en soignant des espaces publics aussi bien pour les quartiers riches que pour les quartiers pauvres et en créant de grands jardins, le parc Montsouris et les Buttes-Chaumont, dans les quartiers les plus défavorisés de la capitale.

Le grand Paris ne sera pas haussmannien, réglé, mais baroque, et il devra réussir le pari d'être en même temps performant sur le plan économique et solidaire, visiblement solidaire. C'est, là, tout l'enjeu du travail métropolitain : le bonheur de vivre ensemble, d'autant que les beaux sites ne manquent pas sur le territoire considérable prévu pour le grand Paris.

Patrick Blanc, chercheur au CNRS, inventeur du mur végétal

Contrairement à ce qui peut se passer à Tokyo, par exemple, les étés secs de Paris et des autres métropoles européennes ne sont pas propices à une végétation luxuriante et spontanée, ce qui implique de progresser encore dans l'utilisation des eaux résiduelles.

Ce qui explique le succès des murs végétaux en ville, c'est que les gens se voient offrir une nature facile ; les gens sont sensibles à la nature, mais ne veulent plus faire d'efforts. On est loin des années 1970 où les gens partaient à la campagne pour faire de l'agriculture biologique.

Jean-Michel Michaux, président de l'Institut scientifique et technique de l'animal en ville

La présence de l'animal en ville est un sujet qui peut paraître banal, mais qui a une double implication :

- l'être humain est totalement attaché à la présence de l'animal, comme il l'est pour le végétal, même si celui-ci a pris de l'avance sur celui-là, car, depuis les années 1970, plus personne n'accepte qu'on abatte un seul arbre en ville ;
- en ville, on ne maîtrise pas le vivant ; la flore et la faune envahissent avec une grande rapidité toute construction abandonnée, mais cela ne se limite pas à l'abandonné, et l'animal est attiré même par les espaces occupés, car la ville représente pour lui un excellent biotope, avec une plus grande disponibilité et une meilleure répartition des sources alimentaires qu'en zone rurale, et parce que l'agression de l'homme à l'égard de l'animal est beaucoup plus faible en zone urbaine qu'en milieu rural.

Ce que l'on constate, c'est, d'abord, qu'il y a des espèces d'oiseaux de taille toujours plus grande dans les grandes villes (corneilles, pies, perruches, mouettes) et qu'ensuite, toutes les activités de l'homme conduisent à intervenir sur ces populations animales.

Il incombe aux collectivités locales d'agir en la matière, car il y a un vrai déficit de l'animal par rapport au végétal, y compris en nombre d'agents communaux dédiés.

Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la Région Capitale

Il y a une procédure de révision du schéma directeur de 1994 qui a été conduite par le Conseil régional d'Île-de-France et a abouti à l'élaboration d'un document.

Au printemps dernier, le Président de la République a pensé qu'il fallait peut-être aborder la question avec plus d'ampleur, ce qui explique la mise en place d'un secrétariat d'État chargé du développement de la Région Capitale.

Ce que le gouvernement propose, c'est que le travail qu'il a initié et qui s'achèvera probablement vers la fin de l'année soit conçu comme la contribution d'un des deux partenaires à un document d'urbanisme essentiel pour les 20 prochaines années.

Le document du Conseil régional d'Île-de-France constitue un schéma d'intentions, dont la philosophie présente une grande difficulté : il est totalement insuffisant en termes de développement économique.

La première caractéristique des grandes métropoles urbaines est la concentration de richesse, les grandes métropoles générant une part du PIB supérieur à la part de population qu'elles représentent. Ce sont ensuite des métropoles à taux de croissance élevé, car la création de richesse se concentre dans les villes selon leur degré d'urbanisation. En troisième lieu, les villes européennes de plus d'un million d'habitants affichent un PIB par habitant supérieur de 25 % à celui de l'ensemble de l'UE et de 40 % à leur moyenne nationale. Enfin, la productivité de l'Île-de-France est supérieure de 30 % à la moyenne nationale.

Les questions économiques ne peuvent donc pas être traitées avec légèreté ; une faible croissance sur ces métropoles urbaines (comme les 2 % annuels prévus sur le grand Paris par le Conseil régional d'Île-de-France pour les 20 prochaines années) aurait de lourdes conséquences pour la totalité de la population française et continentale. L'objectif de Paris, métropole internationale, doit être d'avoir une croissance moyenne deux fois supérieure à la

croissance nationale, laquelle ne peut en aucune manière être inférieure à 3 %.

Entre le travail qui a été déjà fait par le Conseil régional d'Île-de-France et celui qui est en train d'être fait par le gouvernement, il devrait être possible de parvenir, non pas à un schéma d'intentions, mais à un accord sur un véritable schéma directeur, avec un calendrier permettant d'engager une transformation profonde, moderne.

S'il n'y a pas d'accord, la réponse du gouvernement sera négative, et le Conseil régional d'Île-de-France en portera la responsabilité !

Mireille Ferri, vice-présidente du conseil régional d'Île-de-France

Sur la question de la croissance, le Conseil régional d'Île-de-France a pris en compte la moyenne lissée depuis 1990, qui se situe à 1,72 % pour la France et à 1,89 % pour l'Île-de-France. La France n'est pas dans une économie planifiée, et personne ne peut décréter que le taux de croissance va passer de 2 % à 5 % !

Gérard Collomb, sénateur-maire de Lyon, président de la Communauté urbaine de Lyon

À propos de la vision stratégique du grand Paris, il serait dramatique pour le développement du pays qu'il n'y ait pas de dialogue constructif entre la région, ses grands élus et l'État.

Il convient de placer la croissance et le développement économique au cœur des problématiques. Bâtir une agglomération économiquement puissante ne veut pas dire être socialement indifférent, car les deux préoccupations vont de pair, et il en va de même pour le développement durable.

Sur les 20 premières villes européennes, il n'y a que deux françaises, Paris et Lyon, ce qui est dramatique ! Au-delà du grand Paris, il faut organiser la progression d'un certain nombre de grandes agglomérations françaises, sur la base de stratégies coopératives et en surmontant les divergences politiques, sous peine de mourir ensemble !

Michel Destot, président de l'Association des maires des grandes villes de France et député-maire de Grenoble

Il faut se méfier des problèmes de définition de la croissance. Aujourd'hui, la croissance ne peut plus se limiter simplement à des chiffres, mais doit renvoyer à une réalité qualitative. La conception du développement doit être à la fois économique, mais aussi se baser sur une forte solidarité sociale. Il faut donc enrichir, y compris le concept du PIB, d'une notion qualitative □ c'est ainsi que seront gagnées les batailles de demain et après-demain.

En deuxième lieu, il ne faut pas oublier que la politique consiste à faire des choix. Le dialogue est nécessaire, certes, mais il faut qu'il aboutisse à des choix et des arbitrages. Il faut donc avoir une conception intelligente de l'aménagement du territoire et en finir avec celle qui consiste à vouloir aider tout le monde de la même façon, alors que tout le monde n'est pas doté des mêmes richesses et qu'il faut.

C'est évidemment autour des véritables mégapoles qu'il faut pouvoir s'inscrire, car elles ont une réalité économique et humaine capable de tirer vers le haut. Ce n'est évidemment pas un

problème de taille démographique des villes, car les deux caractéristiques permettant l'enracinement dans le temps sont le développement économique et la pluridisciplinarité.

Pierre Simon, président de la CCI de Paris

Il faut rappeler que personne dans cette salle ne sait ce que sera la croissance mondiale des 20 prochaines années ; ce qui est sûr en revanche, c'est que la France a besoin d'avoir une croissance plus rapide que celle qu'elle a eue jusqu'à maintenant, et il y a lieu de se demander si, en la matière, les conditions sont bien réunies.

D'autre part, les problèmes de gouvernance affectent toutes les grandes métropoles, et il serait souhaitable que l'État mène une réflexion qui ne soit pas axée uniquement sur Paris.

Jean-Pierre Farandou, directeur général délégué de SNCF Proximité

L'écomobilité est un grand chantier pour l'avenir. L'enjeu est d'abord écologique, même si le transport collectif, par nature, préserve davantage l'environnement que la voiture particulière. Mais il y a également un enjeu économique, car le pouvoir d'achat en France est un problème réel, et la capacité à proposer les solutions économiques les plus efficaces est décisive.

Toutes ces considérations sont appelées à peser considérablement dans le changement de comportement du citoyen. Ce n'est pas facile, et c'est un formidable défi pour les opérateurs de transport que de proposer des solutions innovantes pour que les gens basculent sur le transport collectif au sens large, sur la base de l'intermodalité, en combinant la voiture particulière au tram et au métro, ainsi qu'aux services associés.

L'écomobilité a également une dimension sociale, et les projets de transport doivent avoir pour vocation de mieux desservir les quartiers et les communes défavorisés.

Pierre Mongin, président de la RATP

La mobilité est un des facteurs de la croissance, quelle que soit la ville, et on peut dire que, finalement, une offre de mobilité supplémentaire indique si on s'est donné tous les moyens d'avoir le maximum de croissance.

Pour tenir les engagements écologiques dans la ville de demain (□ 20 % de gaz à effet de serre, + 20 % d'efficacité énergétique, + 20 % de diversification énergétique) la plupart des villes de France ne disposent pas aujourd'hui de l'infrastructure suffisante. Si on veut atteindre un taux de croissance supérieur à 2 % en Île-de-France, il faut se doter de moyens supplémentaires, et cela a coûté, surtout dans un pays où la dette publique est supérieure à la norme maastrichtienne.

La solution se trouve très largement dans le système de bonus-malus initié par Jean-Louis Borloo. En réalité, c'est l'internationalisation des coûts collectifs engendrés par la vie sociale dégradée qui permettra au marché de mieux fonctionner et aux ressources nécessaires au financement des transports collectifs d'être dégagées □ car, dans la ville de demain, c'est le transport collectif qui sera privilégié.

Dans le même esprit, l'Union européenne est en train de réfléchir à la directive eurovignette,

qui permettra d'introduire les vrais prix, ceux qui intègrent, en plus du prix de revient pour l'entreprise, l'ensemble des coûts collectifs engendrés par les décisions prises dans la ville. Il est urgent d'aller dans cette direction, car on ne pourra plus vivre l'environnement de la ville comme on l'a vécu précédemment !

Il y a aujourd'hui une vraie rupture dans la prise de conscience des problèmes climatiques, des problèmes énergétiques, d'un autre mode de croissance. Il y a un consensus sur ces sujets après le Grenelle de l'environnement, et il faut trouver une autre voie économique pour répondre aux objectifs de financement de cette ville nouvelle !

VERBATIM

Jean-Michel Michaux :

Le Grenelle de l'environnement représente une grande révolution, et dans la gestion de l'animal en ville, il faut prendre en compte cette dimension de gestion environnementale, mais aussi arrêter avec les idées simplistes.

Patrick Blanc :

Maintenant qu'on sait que plus de la moitié de la population humaine vit dans les villes et que cela va aller en s'accroissant, que les territoires naturels protégés, parcs nationaux et réserves, pourront difficilement représenter plus de 12 % de la superficie totale d'un pays, il faut que la ville constitue un refuge de la biodiversité et c'est possible, avec une bonne gestion !

Roland Castro :

La fabrication de la ville est un véritable projet de civilisation, et il dépasse tous les clivages. La question de l'argent doit se penser à travers une distance, une ambition, et il n'y a pas de plus effrayant que de s'interdire le rêve avec une pensée systématiquement budgétaire, car un grand projet se paye aussi avec le foncier qu'il crée.

Idées forces : l'affirmation des métropoles est devenue une réalité mondiale. Dans ce contexte le développement des métropoles françaises (mis à part Paris et Lyon) semble difficile : une des causes majeures reste le découpage institutionnel (région, département, EPCI...) qui écartèle la métropole. Par delà l'émergence métropolitaine, reste le conflit historique français : l'émergence de l'Etat-nation contre la cité-Etat

Le grand Paris est un fait que personne ne conteste, reste son objectif en terme de croissance : faut-il tabler sur une croissance prévisionnelle de 2% en cohérence avec la tendance historique et en cohérence avec une certaine idée de la répartition sociale sociale? Ou faut-il booster la croissance du grand Paris, en privilégiant la compétitivité des entreprises pour qu'il joue un rôle de locomotive par rapport au reste du territoire ?

L'intégration métropolitaine passe essentiellement par les transports, quel rôle pour les transports ferroviaires ? Quel rôle pour les transports urbains ?

Dans une logique plus vaste l'intégration métropolitaine implique aussi le monde végétal et animal. Quelle place leur accordons-nous ? Quel risque pour l'homme en terme notamment de santé publique et de propagation des épidémies ? Comment penser le fait urbain en intégrant animaux et végétaux.