



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

Le discours de densification en Ile-de-France au cœur du conflit sur le mode de gouvernement et de développement métropolitain.

Mr Alexandre FAURE

EHESS Doctorant

33, rue de la capsulerie 93170 Bagnolet Seine-Saint-Denis France

alexandre.faure.riberie@gmail.com 0033646495077

Référence à la session / reference to the session

S14 - Les moteurs du développement territorial

Résumé / Summary

Ce papier a pour objectif de montrer l'importance d'une analyse cognitive des politiques publiques pour prévoir, anticiper et comprendre les orientations du développement territorial. Cela nécessite de conjuguer une analyse des documents d'aménagement, des discours politiques et des référentiels qui les sous-tendent, pour démontrer le lien étroit que les politiques font entre mode de gouvernement et développement territorial.

Dans le cadre du Grand Paris, Nicolas Sarkozy a réitéré sa volonté de densifier le territoire francilien autour de grands axes de transports lourds tout en laissant la capacité aux communes et Conseils Généraux de choisir leurs modalités de développement. Face à lui, le Conseil Régional d'Ile-de-France, par le biais du Schéma Directeur qu'il élabore, veut favoriser la densification des zones déjà bâties pour limiter l'empreinte écologique des franciliens. Pour cela, il propose d'augmenter la desserte en transport en commun de la première couronne par différents aménagements en rocade autour de la capitale.

Tout comme dans le Plan d'Aménagement et d'Organisation de la Région Ile-de-France de 1960, la volonté de limiter l'étalement urbain correspond parallèlement à une volonté de polycentrisme, pour éviter que la région devienne entièrement une zone au service de son centre et notamment un ensemble de cités dortoirs. Pour autant, la philosophie générale a changé. Alors que dans le plan de 1960, l'objectif est de limiter le développement de Paris par rapport aux territoires alentours, la politique de densification par les transports vise aujourd'hui à redonner un élan de croissance économique à la région parisienne. Le Conseil Régional et le Président voient dans cette croissance le moteur national qui relancera la France et la maintiendra dans la compétition internationale.

Pour organiser le développement territorial, le projet de Grand Paris du Président propose le déploiement de 7 clusters autour de Paris, en seconde couronne. Ces clusters sont pensés pour canaliser les axes de développement et désengorger Paris.

Cette communication à propose de mettre en parallèle la politique des villes nouvelles inaugurée dans le PADOG de 60 et confirmée dans le SDAU de 1965 et la politique des clusters voulue par le Président de la République dans le projet du Grand Paris qui connaît un échec relatif face au nouveau mode de gouvernement de la région caractérisé par l'émergence d'une gouvernance territoriale différenciée. Nous souhaitons mettre en lumière la corrélation entre les programmes d'éclatement du centre et ceux de développement successifs de réseaux de transport métropolitain tel que le fut le RER et aujourd'hui le Grand Paris Express.

Par une analyse des Documents d'Urbanisme et des discours qui y affèrent, nous mettrons en avant l'importance de la représentation de la ville et de son idéal pour comprendre l'opposition à la densification qui fait jour depuis le milieu des années 2000. Alors que la majorité socialiste, écologiste et communiste au Conseil Régional propose un projet de Schéma Directeur favorisant la densification du cœur de l'agglomération, les édiles, notamment les édiles de droite, fustige la construction de tours et de nouveaux immeubles de logement sociaux, arguant que l'émancipation individuelle passe par l'obtention d'un espace privatif et notamment par l'accès à un jardin personnel. A cette réponse, un ensemble d'arguments écologiques, sans réponse sociale et sociétale, confronteraient un impératif environnemental à une vision idéalisée de la ville anglo-saxonne. Paradoxalement, le débat ne se porte pas sur les idéologies sous-jacentes à ces visions, mais sur la gouvernance de la région métropolitaine parisienne, opposant partisans de l'autonomie des Collectivités Territoriales et partisans d'une hiérarchisation des compétences et de l'autorité publique. Dans cette opposition, l'occupation des sols est centrale. La périurbanisation propose une extension des zones construites dans un objectifs d'émancipation en ajoutant des clusters qui eux aussi accentuent les zones battis pour favoriser le développement économique. Deux dynamiques battues en brèche par les tenants de la ville post-Kyoto.

Parallèlement, nous reviendrons sur le référentiel donnant aux infrastructures de transport la capacité de provoquer un développement par une embellie de la croissance économique. Ce référentiel, associé à celui qui voudrait que l'investissement dans l'enseignement supérieur et sa réorganisation territoriale par la construction de clusters, est le socle de la politique du Grand Paris lancée par le Président de la République. Nous montrerons que l'influence des représentations et des référentiels de politique publique jouent un rôle essentiel dans le développement territorial du fait qu'ils imposent une conduite des affaires publiques favorisant l'intervention des acteurs publiques dans tel ou tel secteur. Le développement d'une économie de la connaissance autour de Paris est directement le résultat d'une croyance de la classe politique dans la vertu de ce secteur d'activité et dans sa propension à entraîner le développement de l'ensemble du territoire, tout comme les villes nouvelles devaient à l'époque permettre une extension du centre d'agglomération par la concurrence de centres déconcentrés propices à attirer les activités tertiaires, de loisirs et de cultures, terreaux de la société urbaine contemporaine.

Bibliographie / Bibliography

Beucire Francis et Drevelle Matthieu, « « Grand Paris Express » : un projet au service de la réduction des inégalités d'accessibilité entre l'Ouest et l'Est de la région urbaine de Paris ? », dans la Revue d'Economie Régionale et Urbaine, pp. 437-460, 2013/3.

Brenner Neil, « Metropolitan institutional reform and the rescaling of state space in contemporary western Europe », dans European Urban and Regional Studies, 10(4), pp. 297-324, 2003.

Davezies Laurent, « Le Grand paris, le joker de l'économie française », dans la Revue de l'OFCE, n°143, pp. 75-116, 7/2015.

Epstein Renaud, « L'éphémère retour des villes. L'autonomie locale à l'épreuve des recompositions de l'État », Esprit 2008/2 (Février), p. 136-149.

Healy Patsy, Collaborative Planning, Shaping Places in Fragmented societies, Vancouver, University of British Columbia Press, 1997.

Innes J.E. et Gruber J. « Planning Styles in Conflict, The Metropolisation Transportation Commission. » Dans

Journal of American Planning Association, Vol.71, 2005.

Marcou Gérard, La gouvernance : innovation conceptuelle ou artifice de présentation ? , Annales des collectivités territoriales, volume 26, pp. 5-18, 2006.

Pinson Gilles, « Le chantier de recherche de la gouvernance urbaine et la question de la production des savoirs dans et pour l'action », dans Lien social et politique, 50, pp. 39-55, 2003.

Pinson Gilles, « Gouvernance et sociologie de l'action organisée. Action publique, coordination et théorie de l'État », dans L'année sociologique, volume 65, pp. 483-516, 2/2015.