



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

La confrontation des projets de métros parisiens en 2008 révélatrice du facteur temps dans la valorisation des infrastructures.

Mr Alexandre FAURE

EHESS Doctorant

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

alexandre.faure.riberie@gmail.com 0033646495077

Référence à la session / reference to the session

S26 - Infrastructures publiques, noeuds de réseau et territoires

Résumé / Summary

Entre 2006 et 2008, la Région francilienne est le théâtre d'une bataille de projets de transports en commun. Le Conseil Général du Val-de-Marne soutient un programme de ligne transversale en banlieue-sud sur le modèle du Métrosur de Getafe, le Président de la République défend le Grand Paris Express qui doit relier un ensemble de clusters à La Défense et aux aéroports, enfin, le Conseil Régional défend Arc Express, une agglomération de programmes locaux visant à proposer des lignes tangentielles en proche et lointaine banlieue.

Ces différents programmes ont pour particularité de, non seulement proposer des chantiers différents dont les aspects techniques, financiers et programmatiques divergent de tout au tout, mais aussi de présenter des modes de gouvernement fondamentalement opposés, ancré dans des régimes d'historicités antagonistes mais coexistant.

Cette communication propose mettre en lumière les référentiels d'action publique qui sous-tendent ces trois projets concurrents. A partir d'une approche institutionnalisme et néo-institutionnaliste, nous définirons le rôle que joue les institutions dans lesquelles s'inscrivent les acteurs sur le développement de leurs programmes de développement territoriaux. Les différentes infrastructures de transports (TCSP, tramways, piétonnisation, métro, train...) sont vecteurs de croyances différentes dans l'action des réseaux sur le territoires. La hiérarchisation des réseaux en fonctions de nœuds de communication présentant la caractéristique de potentiellement déclencher l'apparition de nouveaux centres métropolitains en Ile-de-France est un facteur essentiel pour comprendre le montage des projets. Le décentrement vis-à-vis de la capitale est recherché par les acteurs.

Ces trois projets sont aussi l'occasion de valoriser différemment le territoire francilien en fonction de la position des acteurs. Une étude de l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) dans sa version de 2007 et des bilans proposés concernant le SDRIF de 1994 par le Président de la

République, le Conseil Régional et les élus locaux, nous permettra de faire émerger les différences de conceptions qui fondent les divergences de point de vue sur les projets engagés.

Si le projet du Grand Paris Express souhaite relancer l'économie en utilisant le volontarisme étatique, le projet Orbival du Conseil Général du Val-de-Marne souhaite quant à lui désenclaver le département qui est considéré comme sous-doté par rapport aux autres. Enfin, le projet Arc Express du Conseil Régional a vocation à synthétiser toute une série de projets qui allient le tramway, le bus en TCSP et le train pour mailler la première et la seconde couronne tout en ayant conscience des faibles moyens financiers dont elle dispose. De ce fait, les infrastructures sont le reflet de la valeur que l'on donne aux territoires irrigués par celles-ci (les clusters du Grand Paris contre les banlieues denses d'Orbival) et donc de la manière dont on pense pouvoir valoriser son développement (relance de l'économie contre accès aux territoires d'emplois).

Sur un autre plan, ces trois projets sont profondément traversés par des échelles temporelles et territoriales antagonistes. Le Grand Paris Express a pour objectif de relancer le projet national en donnant à la France un moteur économique renouvelé, nœud de communication européen, centre d'un axe Le Havre-Marseille qui serait naturellement le lieu de la croissance française. Le projet Orbival est un programme dont le but est de desservir la banlieue proche de Paris et qui ne s'intéresse à son centre que par la capacité de la nouvelle infrastructure à l'y relier. Le projet Arc Express s'étend du centre à la deuxième couronne, proposant de reconnecter la petite et la grande ceinture.

Afin de démontrer le lien entre la forme de l'infrastructure et les croyances concernant la valorisation des nœuds de communication (pôle d'échanges intermodaux, stations aux multiples correspondances, stations en haut de la hiérarchie du maillage territoriale), nous proposons d'accompagner l'étude du SDRIF de 1994 et de 2007 avec un étude des discours politiques des acteurs des différents projets. En combinant une approche cognitive et discursives des référentiels de l'action publique, il sera possible de comprendre les cheminement argumentatif qui amène les institutions à opter pour tel ou tel type d'infrastructure.

Bibliographie / Bibliography

DiMaggio Paul J. et Powell Walter W., « Introduction », dans *The New Institutionalism in Organizational Analysis*, Chicago, The University of Chicago Press, 1991.

Hartog François, *Régimes d'historicité : présentisme et expériences du temps*, Éditions du Seuil, 2003.

Jeanne Matthieu, « La bataille du Grand Paris, une bataille géopolitique », dans : *Hérodote*, n°154, pp. 59-74, 2014.

Jobert Bruno, Muller Pierre, *L'Etat en action*, Paris, PUF, 1987.

Pinson Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance*. Presses Universitaires de Grenoble, 2009.