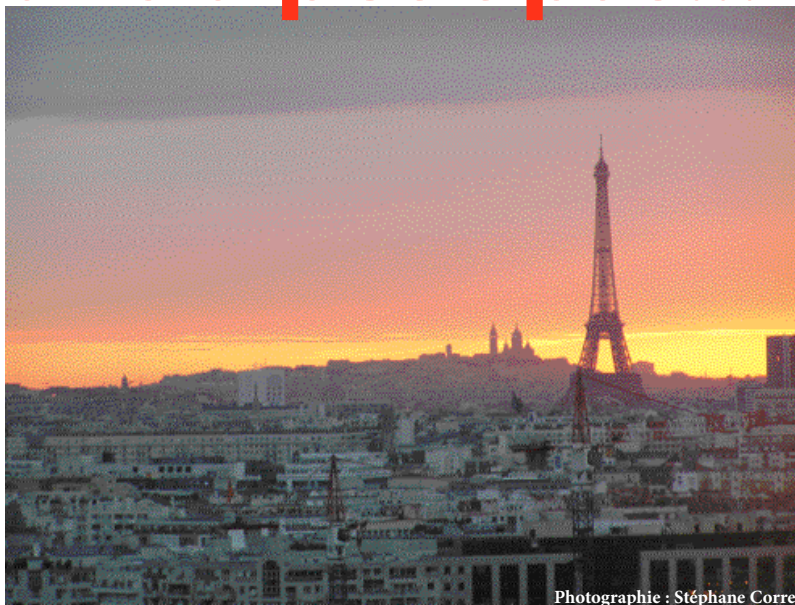




# Le Grand Paris à petit pas...

**On commence à en savoir un peu plus sur les projets des dix cabinets d'architectes et urbanistes qui ont répondu à la consultation lancée le 4 juin dernier par le chef de l'Etat pour imaginer le Grand Paris des décennies futures. Mais cet exercice de prospective suscite aussi moult rivalités politiques et désaccords, notamment sur les transports...**



Photographie : Stéphane Corre

Pour paraphraser Neil Armstrong, le premier terrien à avoir posé le pied sur la lune, il y a quarante ans, à l'évidence la mise en œuvre du projet du *Grand Paris* sera "un petit pas pour un habitant de Romorantin, mais un bond de géant pour les franciliens"; c'est-à-dire pour les 12 millions d'habitants qui peuplent ce grand corps malade qu'est devenue la région Ile-de-France. Pour rendre plus "habitable" un si grand territoire, l'Elyséen souhaite voir se concrétiser un "projet d'exception pour l'aménagement de la capitale". Après avoir planché pendant neuf mois sur l'avenir de la métropole parisienne à l'horizon 2030, les dix équipes d'architectes et d'urbanistes ont rendu leurs études (leurs maquettes seront d'ailleurs exposées à la Cité de l'architecture et du patrimoine du 29 avril au 22 novembre).

Tandis que d'illustres architectes et urbanistes, notamment Jean Nouvel, Christian de Portzamparc ou Roland Castro se remuaient les méninges, les politiques, pour leur part, s'emparèrent du projet pour ne pas rester à la traîne. Entre le *Paris métropole* de Bertrand Delanoë, à l'origine d'un syndicat mixte d'études fédérant quelque 200 collectivités, le projet *Région Capitale* de Christian Blanc, secrétaire d'Etat en charge du dossier, qui doit présenter ses réflexions à la fin de l'année, les travaux du sénateur Philippe Dallier qui préconisa "la substitution d'une nouvelle collectivité aux quatre départements de la petite couronne", les velléités de Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France, et la commission Balladur, qui vient

de présenter ses conclusions en préconisant notamment la création du *Grand Paris*, collectivité locale à statut particulier, on s'y perd un peu.

## Tout ne serait-il qu'un éternel recommencement ?

Au-delà des batailles politiques et des conflits en paternité en perspective, il faut ajouter les chamailleries entre divers acteurs. Ainsi, la plupart des équipes d'architectes ont déjà fait savoir à Christian Blanc que son idée d'un métrophérique pour relier entre eux les pôles économiques et technologiques (Saclay, la Défense...) autour de la capitale n'était pas la plus efficace et qu'elle nécessitait au préalable une remise à plat des transports franciliens. Nous y voilà : à quoi ressemblera la politique des transports de demain en Ile-de-France ? Une vraie question qui, au cours des décennies passées, a déjà fait l'objet de multiples tête-à-queue. Tout ne serait-il qu'un éternel recommencement ? Possible. Tiens, prenez le tramway par exemple. Au début des Trente Glorieuses, ce mode de transport était considéré comme vieillot, inconfortable et bruyant et personne alors ne songea à le moderniser. A cette époque, pas si lointaine, on n'avait d'yeux que pour l'auto et il n'y avait pas d'autre urgence que d'adapter la ville à la bagnole, avec ses centres commerciaux en périphérie et ses autoroutes urbaines la pénétrant jusqu'en son cœur. Le "tout automobile" était alors l'idéologie incontestée des déci-



deurs. Quelques décennies plus tard, patatras ! Le tramway est revenu en grâce et les projets fleurissent ici et là. C'est à son tour l'auto qui est considérée comme un mode de déplacement urbain inadapté, voire ringard. L'ennemi a été désigné : le CO<sup>2</sup>. Et voilà qu'élus et décideurs ne parlent plus que de développement durable, d'écologie ou "d'éco-mobilité", comme le président de la SNCF. Depuis que l'agent polluant numéro 1 a été démasqué, toutes les politiques d'avenir se sont verdies. Il est vrai qu'il y a urgence. Comme le pronostique gravement Philippe Ciais, directeur adjoint du Laboratoire des sciences du climat et de l'environnement : " *En admettant que l'homme réduise ses émissions à zéro, il faudrait environ 100 000 ans pour que (...) l'atmosphère retrouve une composition comparable à celle d'avant l'ère industrielle.* " Les producteurs d'autos hexagonaux, qui avaient tous fait le pari du " diesel ", ont été pris de court par cette vague verte et une prise de conscience accélérée des dégâts de l'abominable agent CO<sup>2</sup>.

## Transports : la révolution écologique

On ne sait pas encore ce que sera le visage de la région capitale remodelé par les urbanistes, mais on peut déjà parier qu'il aura les couleurs de l'écologie. Le tissu urbain des communes, aujourd'hui ravalé au rang de banlieue, sera transformé en villes très paysagères avec des immeubles de nouvelle génération moins dispendieux en énergie. S'agissant des transports, tous les projets misent sur le développement des voitures propres, hybrides ou électriques, et des vélos en proposant l'extension de l'expérience des *Vélib'*. Le projet des urbanistes de Finn Geipel (équipe franco-allemande) propose même la mise à disposition d'engins légers, tels que le roboscooter ou l'électro-vélo (qui existe en Chine), à chaque station de transports pour résoudre le problème des derniers mètres qui séparent le domicile des stations de transports en commun.

Cette nouvelle perception des modes de déplacement, plus respectueuse des critères environnementaux, contribue aussi à modifier le regard porté sur la voiture. D'ores et déjà, s'inspirant du modèle de *Vélib'*, quatre partenaires (la SNCF, la RATP, Avis et Vinci) ont constitué un groupement pour répondre à l'appel d'offres sur le futur service d'auto-partage en libre service à Paris. L'idée vise à mettre à la dis-



Carte publiée par 20 minutes

position des Franciliens un parc de 2 000 à 4 000 voitures électriques en libre service d'ici 2010, date à laquelle le marché sera attribué (une tarification de l'ordre de 15 à 20 € d'abonnement par mois et 5 € par demi-heure d'utilisation est envisagée). A Paris, seraient prévues des stations de quatre places sur la voirie (empièteront-elles sur les stations de taxi ?) et des stations de dix places dans des parkings souterrains. Le groupement a déjà acquis de l'expérience

en la matière grâce à l'expérience d'auto-partage "Lilas" à Lille qui, depuis deux ans, met à la disposition de clients abonnés un parc d'autos propres accessibles en libre service 24h/24 et 7 jours/7.

Il va de soi que cette révolution "écologique" des transports n'épargnera pas la flotte du taxi parisien. Dès à présent, certaines entreprises ou institutions publiques, lorsqu'elles passent des appels d'offres pour établir des contrats avec les sociétés de taxis, sont attentives aux critères écologiques. Les chauffeurs ne peuvent méconnaître cette réalité lorsqu'ils procèdent au renouvellement de leur véhicule. Ce que l'on appelle communément le "véhicule propre" deviendra demain un argument commercial de poids ! Encore faudrait-il que les constructeurs automobiles proposent un type de véhicule adapté à l'activité du taxi, ce qui devrait être le cas dès 2011 si l'on en croit notamment le groupe PSA, pour l'hybride diesel et Renault qui a misé sur l'électrique\*. En outre, les chauffeurs ont tout intérêt à voir se développer ces autos écolos car ce sont eux qui sont les premières victimes de la pollution atmosphérique compte tenu du nombre d'heures qu'ils passent au volant. C'est même une thèse de doctorat en pharmacie<sup>(1)</sup>, publiée en 1998, qui l'avait démontré. Tiens ! Pourquoi le groupement Gescop-Alpha-taxis ne proposerait pas à tel ou tel constructeur d'autos d'expérimenter la prochaine génération de véhicules écologiques ?

Laurent Lasne.

\* Gescop a réalisé un cahier des charges du Taxi électrique (définition des spécificités réglementaires, des besoins et exigences d'autonomie électriques liés à l'équipement et à l'activité) qui a été communiqué à Renault afin de s'associer à la réflexion du constructeur. Intéressé par toute proposition de taxi "propre" le groupement coopératif s'est également fait identifier auprès d'autres constructeurs.

(1) : E. Zagury. La pollution atmosphérique d'origine automobile chez les chauffeurs de taxi artisans parisiens : enquête de perception et étude d'exposition.