

## **POURQUOI PARLER DES BASSINS DE VIE DANS L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE ?**

**Objectifs de la recherche**

**CHRISTIAN DEVILLERS (DEVILLERS ET ASSOCIÉS)**

---

..... 11



Cette recherche, menée au sein de l'Atelier International du Grand Paris de septembre 2012 à juillet 2013, avait comme objectif initial de répondre à la volonté affichée par le Gouvernement de faire « le Grand Paris des habitants » et pas seulement une métropole compétitive au niveau mondial. Par le hasard du calendrier politique, elle s'achève au moment où la loi « de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles » est votée par l'Assemblée Nationale. Ce texte crée une Métropole du Grand Paris correspondant au quatre départements centraux avec des Conseils de territoire, le reste de l'agglomération étant composé d'intercommunalités (EPCI) d'au moins 200 000 habitants. Pour déterminer ces territoires et ces EPCI, il nous semble utile d'identifier les territoires dans lesquels les Franciliens vivent, travaillent et se déplacent.

On peut, schématiquement, opposer deux façons de représenter une métropole : comme un seul bassin de vie et d'emploi desservi par un seul grand réseau de transport ou comme un ensemble de territoires interconnectés et interdépendants mais ayant leur dynamique propre. La première représentation est la plus courante, elle a prévalu dans tous les schémas directeurs et dans la conception des transports publics et routiers. Elle s'applique de surcroît à une des métropoles les plus centralisées et les plus déséquilibrées du monde. La capitale, très dense et circonscrite par son périphérique longtemps gérée par l'Etat, monopolisant l'essentiel de la richesse, un tiers des

emplois, un réseau de transport public très dense et ce qu'on pourrait appeler « l'adresse » au niveau mondial. L'extension du centre tertiaire vers l'ouest et la création des villes nouvelles, bien reliées par le RER et les autoroutes, ne va pas à l'encontre de cette vision globale de l'agglomération et de l'idée selon laquelle l'objectif principal de son aménagement est de relier toutes ses parties entre elles et avec le centre pour bénéficier à plein de ce qu'on appelle « l'avantage métropolitain »<sup>1</sup>.

En théorie, plus le bassin de main-d'œuvre est grand, plus les entreprises peuvent y trouver les salariés dont elles ont besoin et plus le bassin d'emploi est vaste et unifié, plus les salariés peuvent trouver un emploi correspondant à leur compétence. De même, l'unification du bassin de vie permet à tous de consommer, de se divertir, de trouver des relations et des amis.

Dans un foyer, la femme et l'homme peuvent travailler dans des endroits différents et les enfants étudier encore ailleurs. La mobilité par les transports permet de s'affranchir de la mobilité résidentielle ou plutôt d'en changer les motifs. On ne déménage plus pour se rapprocher de son emploi mais, quand on en a la possibilité, pour se rapprocher de ses semblables et surtout de l'école choisie pour ses enfants, critère essentiel de localisation de la classe moyenne<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Ludovic Halbert, « L'avantage métropolitain », PUF 2010

<sup>2</sup> Dominique Goux et Eric Maurin, « Les nouvelles classes moyennes », Seuil 2013 / Julien Damon, « Les classes moyennes », Que sais-je 2013

Ce mécanisme est à l'œuvre dans toutes les métropoles du monde et encore plus fortement dans celles de pays émergents. Il produit automatiquement la ségrégation socio-spatiale et la spécialisation fonctionnelle des territoires dont le «cluster» est la forme la plus aboutie.

Dans le Grand Paris imaginé par le Gouvernement précédent, le métro express relie les clusters Descartes et Saclay avec les aéroports et La Défense, chaque gare doit devenir une centralité tertiaire, souvent aux dépens de centres-villes existants. Il devait en résulter la création d'un million d'emplois (chiffre pudiquement oublié depuis).

De nombreux observateurs, ont remarqué que ces millions de m<sup>2</sup> tertiaires ajoutés à tous les projets existants, n'avaient aucune chance de se réaliser même dans les perspectives de croissance les plus optimistes. En revanche, cette nouvelle rocade va accroître l'interdépendance des territoires traversés avec des effets positifs de désenclavement et de desserte de la première couronne mais aussi un risque de renforcement de la spécialisation fonctionnelle des territoires contre lequel il est indispensable d'avoir une politique d'aménagement basée sur les mixités sociales et fonctionnelles.

Confronté à la réalité, le schéma idéal de la Métropole unifiée trouve ses limites dans l'allongement des temps de transports, la spécialisation fonctionnelle et la ségrégation

sociale qui ne cessent de se renforcer<sup>3</sup>.

La concentration à Paris de ce que la métropole offre de meilleur a engendré une bulle immobilière avec une hausse excessive des prix et des loyers dans les quartiers les plus demandés de Paris et par contagion dans tout Paris. Cette bulle tire vers le haut l'ensemble des prix immobiliers et fonciers de l'agglomération. Comme le montre Jean-Michel Roux<sup>4</sup>, ce n'est pas la rareté du foncier qui explique la hausse des prix de l'immobilier mais la hausse des prix de l'immobilier qui fixe le montant possible du prix du terrain.

C'est un frein puissant à la construction de logements et aussi à l'installation d'entreprises qui ne peuvent pas supporter des loyers élevés. C'est-à-dire les PME, créatrices d'emplois et d'innovations, dispersées à la périphérie (on est loin de la synergie des clusters) et les entreprises qui concourent à l'économie résidentielle (50 % des emplois). En revanche, il se crée une « aristocratie foncière »<sup>5</sup> limitée aux quartiers ouest de Paris et au secteur de La Défense où les investisseurs espèrent, en plus du rendement locatif, une sécurité et une plus-value sur la valeur du bien immobilier. Cette concentration du tertiaire « supérieur » n'a aucun

---

<sup>3</sup> Ces « fragilités » sont analysées par Alain Bourdin dans le tome 2, « Les enjeux de la structuration du Grand Paris »

<sup>4</sup> Jean Michel Roux, tome 2, « La question foncière et la crise du logement »

<sup>5</sup> DTZ, tome 2, « Grand Paris - un partage impossible de la rente urbaine ? »

intérêt économique car elle ne produit pas de synergies réelles. En revanche, elle pénalise le reste de la Métropole, augmente les coûts de transport et d'infrastructure et interdit l'émergence d'autres centralités. Le schéma théorique de la métropole unifiée voudrait que chacun ait accès à tout et partout. Or, cette fluidité idéale est démentie dans les faits. L'agglomération parisienne est bloquée par sa centralisation excessive<sup>6</sup>. La solution à ces difficultés en matière de logements (35 000 construits par an pour un objectif actuel de 70 000), d'exclusion sociale territoriale, de déplacements et de développement économique, passe à l'évidence par un « desserrement » et une meilleure répartition des avantages urbains dans les territoires.

Le grand bassin d'emploi, de main-d'œuvre et de vie et les choix qu'ils permettent restent largement virtuels. Deux tiers des actifs de l'Île-de-France ont un emploi à moins d'une demi-heure de chez eux<sup>7</sup>.

Notre recherche aboutit à des conclusions voisines : plus de la moitié des déplacements tous modes et tous motifs d'un Francilien s'effectue dans un territoire qui n'excède pas 5 % de la superficie de l'agglomération (unité urbaine de l'INSEE). Les déplacements plus lointains peuvent être de natures très différentes : cadres supérieurs intervenant dans des sites multiples, employés de bureau habitant

<sup>6</sup> *Centralisation que représentaient encore les « faisceaux » de l'avant-dernier SDRIF*

<sup>7</sup> *«La ville cohérente», Emre Korsu, JP Orfeuill, MH Massot*

en Seine-et-Marne et travaillant à Paris faute de trouver un emploi sur place, habitants de banlieue sortant le soir à Paris pour un dîner ou un spectacle, etc. L'accès aux avantages offerts par la métropole est donc variable selon la localisation (les Parisiens ont tout sur place) et la catégorie sociale (les Sarcellois « sortent » moins que les Versaillais). La vie quotidienne dans l'agglomération est donc d'abord « locale » avant d'être métropolitaine. Mais, attention, il d'agit ici d'une échelle locale de plusieurs centaines de milliers d'habitants, Il ne s'agit pas pour autant de nier l'existence de la métropole et du fonctionnement territorial qui lui est propre. Une équipe de l'AIGP avait montré qu'on pouvait juxtaposer un grand nombre de capitales européennes et régionales et obtenir ainsi une population et une surface équivalente à celle de l'agglomération parisienne. L'image est amusante et pédagogique : pourquoi un recoin du Val-de-Marne n'aurait-il pas tout ce qu'on trouve à Amsterdam ou à Nantes ? La réponse est simple : parce que le recoin en question n'est pas autonome par rapport à l'agglomération, ne concentre pas les fonctions capitales et parce que ces fonctions existent à Paris et qu'elles sont en principe accessibles aux habitants de la banlieue. Il n'en reste pas moins que la « délocalisation » à Paris des aménités qui pourraient exister dans un territoire s'il était autonome, constitue une forme de dépendance et d'inégalité territoriale.

L'image des capitales juxtaposées est aussi trompeuse car

une métropole est un espace continu même s'il est loin d'être homogène. On peut identifier les bassins (de vie, d'emploi, de main-d'œuvre) qui le composent mais ceux-ci sont en réalité des sous-bassins qui ne décrivent qu'une partie des pratiques et des déplacements. Ils n'ont donc pas de limites précises et fermées. Il fallait donc trouver une méthode de représentation des sous-bassins qui rendent compte de cette réalité spécifique des métropoles.

La question de la délimitation des bassins de vie a souvent été posée et a toujours buté sur la difficulté à leur donner un contour précis. L'IAU a fait une proposition qui figure dans le SDRIF, l'INSEE s'est prudemment arrêté aux portes de l'agglomération considérée classiquement comme un seul grand bassin de vie.

La méthode que nous proposons est basée sur la notion de « pôles-réseaux-territoires » (le territoire est défini par des réseaux réunissant des pôles). Les « réseaux » sont ici des flux de déplacements dont la forme et l'intensité caractérisent des territoires qui ne sont donc pas décrits par des limites. On voit se dessiner les pistes de notre recherche :

- La représentation traditionnelle de la grande métropole-bassin de vie unifié est un mythe qui occulte le fonctionnement réel de la métropole, ses déséquilibres, ses fragilités, ses inégalités et surtout qui occulte l'importance du « local ».

- La vie des habitants se déroule en majorité dans des territoires limités et localisés : ce sont ces territoires et cette « localité » que nous allons identifier et décrire car ils représentent « l'impensé » de la métropole. **Nous pensons en effet que c'est en regardant la métropole du point de vue de ces territoires qu'on a le plus de chance de comprendre ce que pourrait être le « Grand Paris des habitants ».**

- Ces territoires ont des degrés d'autonomie variable que l'on peut mesurer d'après le taux d'emploi sur place, les pratiques de loisir, d'achat, de sociabilité, etc. et par la présence d'équipements structurants.

- Ces territoires ne sont pas isolés. Ils entretiennent des rapports d'interdépendance ou de dépendance avec d'autres territoires et avec l'ensemble de l'agglomération. Ces rapports décrivent le fonctionnement de la métropole.

- Face à l'écrasante centralité parisienne, ces territoires ont des centres ou des services de proximité. Quels sont-ils, comment les développer, peut-on concevoir une métropole polycentrique ?

- Les notions d'autonomie et de centralité/proximité sont à mettre en rapport avec le dynamisme des territoires et avec leur gouvernance. Ces territoires peuvent-ils être à la base d'intercommunalités ou de Conseils de territoire comme le prévoit la loi ?

Notre approche des Pôles-Réseaux-Territoires basée sur l'étude des déplacements a l'avantage de décrire une situation objective mais elle ne suffit pas à rendre compte du sentiment d'appartenance et de la représentation que les habitants ont de leur territoire de vie. Une approche basée sur des interviews de personnes connaissant bien les territoires est menée par Alain Bourdin, sa méthode est exposée dans le dernier article du Tome 1.

L'idée selon laquelle le Grand Paris doit être vu depuis ses territoires - bassins de vie suggère que la Métropole et son gouvernement doivent être issus d'un processus dit «bottom-up» (qui vient de la base) et non «top-down» (qui vient du haut et du centre). Les bassins de vie peuvent-ils disposer d'autorités de second rang en matière de transport, de politique de l'habitat, d'équipement, de développement économique ? Il semblerait normal que l'aménagement urbain soit conçu à cette échelle intermédiaire entre la commune et la Métropole. La planification stratégique qui implique fortement les acteurs du territoire devrait être le mode opératoire de l'aménagement des bassins de vie (cf. Tome 2, partie 5, Robert Spizzichino).