



CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

# LA VILLE COHERENTE

Animé par :

**Ariella MASBOUNGI,**  
inspectrice générale de l'administration  
du Développement durable

---

---

Actes des  
« Matinées du  
CGEDD »

le 04 mars 2014  
à la Grande Arche de  
la Défense – PARIS

---

---

# Les Matinées du CGEDD

## La ville cohérente

### SOMMAIRE

<b>LES MATINÉES DU CGEDD.....</b>	<b>2</b>
<b>LA VILLE COHÉRENTE.....</b>	<b>2</b>
Sommaire.....	2
1) Ouverture.....	2
1-1 Patrice PARISE.....	2
Vice-Président CGEDD.....	2
1-2 Ariella MASBOUNGI.....	3
Inspectrice générale de l'administration du développement durable.....	3
2) Exposés.....	3
2-1 Jean-Pierre ORFEUIL.....	3
Ingénieur et enseignant.....	3
2-2 David MANGIN.....	8
Grand Prix de l'urbanisme 2008.....	8
2-3 Mathis GÜLLER.....	11
Architecte-urbaniste.....	11
3) Echanges avec la salle.....	15

# 1) Ouverture

---

## 1-1 Patrice PARISE

*Vice-Président CGEDD*

Mesdames et messieurs, je suis heureux de vous accueillir pour cette onzième matinée du CGEDD, Conseil général de l'environnement et du développement durable, consacrée à une nouvelle utopie au croisement de l'urbanisme et des transports, celle de la ville cohérente. L'idée de ville cohérente est née du constat que la lutte contre l'étalement urbain engagée depuis la fin des années 1970 et dont la légitimité n'a cessé de se renforcer depuis n'a jusqu'à présent produit que de maigres résultats. La consommation d'espaces naturels se poursuit. L'usage de la voiture ne recule pas.

L'une des explications de cet échec réside dans le fait que les élus et les citoyens semblent rejeter la politique de densification urbaine supposée faire barrage à l'étalement. Nous pouvons le comprendre compte tenu de ce que la densification nous laisse généralement à vivre aujourd'hui.

Il convenait donc d'inventer un nouveau concept urbain ayant, en matière de déplacement, les mêmes vertus que la compacité sans les inconvénients que la population redoute. Jean-Pierre Orfeuill a relevé ce défi en inventant la ville cohérente, qu'il nous présentera ce matin. Ce nouveau concept s'apparente par sa difficulté à la quadrature du cercle. Il est néanmoins susceptible de nous aider à progresser.

Jean-Pierre Orfeuill est ingénieur et statisticien. Après des études d'ingénieur et quelques années à estimer les densités en haute atmosphère terrestre, il est revenu sur Terre où il a contribué à renouveler les analyses sur la mobilité et la coproduction de la ville et de la mobilité. Il a rejoint l'Université Paris Est en 1998. Il y a développé ses analyses originales. Il collabore aujourd'hui à l'Institut pour la ville en mouvement depuis sa création.

Deux urbanistes réagiront aux thèses de Jean-Pierre Orfeuill. Nous accueillerons en premier lieu David Mangin, architecte et Grand Prix de l'urbanisme en 2007. Il enseigne à l'École d'architecture de la ville et des territoires. Il est l'auteur d'ouvrages remarquables, comme *La ville franchisée*. Il vient de publier *Babel, une métropole européenne* à la suite de ses travaux sur le Grand Paris dans le cadre des consultations urbaines 1 et 2. Il est auteur de nombreux projets dont le plus célèbre est la recomposition du quartier des Halles à Paris. Mathis Güller est de nationalité suisse. Il est architecte-urbaniste. Il est, avec son frère et son épouse, lauréat du Palmarès des jeunes urbanistes en 2011. Spécialistes des aéroports et auteurs de *De l'aéroport à la ville aéroportuaire*, ils s'intéressent à la mobilité et ses rapports à l'urbain, sujets qu'ils expérimentent également dans le cadre du Grand Paris. Ils exercent en France au triangle de Gonesse, à Nanterre, mais également en Suisse, notamment à Zurich.

Je les remercie vivement d'avoir accepté notre invitation. Je remercie également Ariella Masbounji, qui choisit avec beaucoup de bonheur les thèmes de ces matinées et les orateurs qui viennent discuter avec nous. Sans plus attendre, je lui laisse la parole.



## 1-2 Ariella MASBOUNGI

*Inspectrice générale de l'administration du développement durable*

La séance de travail de ce jour est née d'une démarche que nous avons entreprise pour travailler sur l'organisation des rapports entre la ville et la voiture, dans l'objectif de réduire les abus de l'utilisation de la voiture et la congestion et de réfléchir aux modèles urbain ainsi que sur l'art de réaménager la ville. Nous avons organisé un « atelier Projet urbain » qui a accueilli 700 personnes. Le livre qui en rendra compte est en cours de rédaction. Nous nous sommes bien entendu appuyés sur Jean-Pierre Orfeuill, qui est la sommité française voire européenne en matière de mobilité. Il nous a considérablement aidés. C'est ainsi qu'avec l'aide également du PREDIT, nous avons découvert « la ville cohérente. »

Pourquoi une séance consacrée à la ville cohérente ? Personnellement, j'ai vu dans la ville cohérente une nouvelle utopie. Certes, cette nouvelle utopie n'est pas dessinée, comme l'ont été les utopies de Le Corbusier ou de Tony Garnier. Surtout, elle est émise par un penseur qui n'est pas issu du monde de l'urbanisme mais qui est un spécialiste de la mobilité, passionné par l'aménagement et l'urbanisme. En général, les utopies sont totalitaires au sens où elles proposent un nouvel ordre urbain accompagné d'un nouvel ordre social qui règle l'ensemble des difficultés liées à une époque, en particulier les difficultés d'hygiène, de rapport à la nature et la question de la séparation des fonctions. En réalité, cette utopie vise à lutter contre la place considérable prise par les voitures dans les villes du 20<sup>ème</sup> siècle. Les voitures ont dessiné la ville. Elles ont eu beaucoup d'impact sur les centres urbains, la congestion, les temps de transport, la perte du rapport à l'espace urbain, la proximité.

L'ouvrage très savant qui sera débattu aujourd'hui n'a pas été écrit que par Jean-Pierre Orfeuill mais également par Emre Korsu et Marie-Hélène Massot, avec le soutien du PREDIT. Il relève d'une mise en forme du territoire tout en allant au-delà. De fait, nous pouvons en effet, à partir de la proposition, imaginer réaliser des pôles de logements de manière plus pertinente et organiser différemment les centralités. Ce débat sera extrêmement important pour savoir comment cette proposition peut inspirer les politiques publiques sans être totalitaire puisque Jean-Pierre Orfeuill n'imagine pas une seconde que ses recommandations puissent être appliquées stricto sensu. Je lui laisse immédiatement la parole. Nous verrons ensuite comment les urbanistes s'emparent des propositions de Jean-Pierre Orfeuill pour construire des scénarios urbains.

## 2) Exposés

---

### 2-1 Jean-Pierre ORFEUIL

*Ingénieur et enseignant*

Bonjour. Merci à Ariella, femme de culture et de projet, d'accueillir un ingénieur qui aime les chiffres. Merci au CGEDD et à mes deux « discutants », qui ont travaillé sur la question de la ville cohérente.

Je vous présente immédiatement le menu du jour. Nous définirons d'abord ce que nous cherchons. Nous rappellerons ensuite nos sources d'inspiration. Nous consacrerons un moment à la méthode. Nous tâcherons en effet de vous donner avec les mots du quotidien les éléments de compréhension nécessaires pour mieux appréhender les



résultats de notre travail, résultats qui représenteront la partie principale de mon exposé. Enfin, je vous proposerai d'initier la discussion.

L'idée de ville cohérente est née du fait que la ville compacte est particulièrement « exigeante ». Il s'agit de tenter de définir un concept plus souple. La ville cohérente est tout simplement une ville où chacun peut se trouver à proximité de ce dont il a besoin. L'application qui fait l'objet du travail est un territoire, l'Ile-de-France. La question que nous nous posons est simple. A quoi ressemblerait l'Ile-de-France si l'ensemble des actifs étaient à moins de x minutes de leur emploi ? Quelles difficultés rencontrerait-on si l'on souhaitait aller dans cette direction ? Quels bénéfices en tirerait-on ? Quelles opportunités nouvelles ouvrirait-on ? S'agit-il d'une utopie ? Existe-t-il au contraire une possibilité d'améliorer les situations même partiellement ?

L'application a été menée pour une durée de 30 minutes. Des tests ont été réalisés à 20 minutes et 45 minutes. . Comme dans tout travail, nous avons des sources d'inspiration. La première d'entre elles concerne le fait que nous venons du domaine de la mobilité. Nous avons notamment réalisé des enquêtes sur la mobilité. Nous avons l'habitude de voir la ville à travers le regard de ceux qui travaillent individu par individu. Nous décidons donc de rester à ce niveau. Il ne s'agit pas d'une approche individualiste. Simplement, méthodologiquement, nous nous intéressons à chaque personne. La deuxième source d'inspiration réside dans le fait que les villes, dans leur transformation, se composent à la fois d'éléments visibles et d'éléments invisibles. Les deux propositions suivantes sont ainsi parfaitement vraies : la ville de 2040 est déjà construite à 80 % ; en 10 ans, 80 % des actifs changent de domicile et/ou de travail. Le troisième élément porte sur une approche attentionnée à donner aux personnes. Le système peut avoir toutes les vertus, si ces vertus sont mal vécues par les personnes, le système est inefficace. Il est vrai que de nombreuses personnes vivent les embouteillages ou l'attente d'un métro non bondé pour y monter. D'autres personnes vivent d'autres situations. Comme le montre le dessin des bassins de vie et d'emploi réalisé par la DRIEA d'Ile-de-France, dans certaines zones seulement cinq ou six kilomètres en voiture et donc entre dix et quinze minutes sont nécessaires pour se rendre à son travail. Nous pourrions ainsi reprendre l'idée d'une équipe d'architectes impliqués dans le Grand Paris : l'extraordinaire serait d'améliorer l'ordinaire.

L'ensemble des sources d'inspiration précédentes ne doivent pas empêcher de garder à l'esprit un principe attribué à Pareto, le fait qu'un faible nombre de causes produit de grands effets. En termes de mobilité, 15 % de la population la plus mobile en voitures représente 50 % des circulations, tandis que 25 % de la population la plus mobile en transports en commun représente 80 % des distances parcourues en transport collectif. En d'autres termes, un faible nombre de personnes est impliqué dans une grande partie de la circulation tandis qu'un grand nombre, par complément, réalise peu de trajets. Nous en avons tiré l'idée d'une méthode de simulation qui répondrait aux différentes questions posées. A quoi ressemblerait l'Ile-de-France si l'ensemble des actifs étaient à moins de x minutes de leur emploi ? Est-il possible d'atteindre cet objectif uniquement par des mutations dans le parc résidentiel existant ? Quelles difficultés rencontrerions-nous, en particulier en matière d'accessibilité économique ? Quels avantages en tirerions-nous en termes de mobilité (entendu que la principale difficulté que nous tentons d'adresser concerne une mobilité subie qui entraîne aujourd'hui pour les personnes des conditions qui ne sont pas dignes de l'époque) ?

Lorsque nous posons le sujet de la sorte, nous inversons 50 ans de réflexes pré-conditionnés. Durant des lustres, en effet, il a été demandé aux dispositifs de transport de répondre à la pénurie de logements ou d'espace en étendant la ville. La question est à présent inversée. Pouvons-nous continuer d'habiter le territoire si nous devons consommer les transports avec modération ?

Posons maintenant les principes du « jeu ». Vous avez un lieu de travail, la compagnie W, autour de laquelle il existe un espace constitué de communes et d'arrondissements depuis lesquels il est possible de se rendre en moins de trente minutes à l'heure de pointe vers la compagnie. Si des actifs de cette compagnie sont localisés à l'intérieur de cette zone, nous ne les déplaçons pas. Pour les actifs situés au contraire à l'extérieur de la



zone, nous mettrons en œuvre un jeu de chaises musicales au sein du parc existant par l'échange d'appartements.

En l'occurrence, nous avons pris garde de ne pas mettre en mouvement les personnes déjà dans une situation que nous considérons comme satisfaisante. Ces personnes sont dites « bien localisées ». Quand un ménage se compose de deux actifs, le ménage est bien localisé si au moins un des deux actifs est bien localisé. L'étude présente en revanche un point de faiblesse assumé : les lieux d'emploi sont considérés comme fixes. Le jeu de chaises musicales tient compte des préférences résidentielles agrégées. En d'autres termes, nous avons défini 108 catégories de ménages (taille de la famille, caractéristiques socio-économiques, âges, etc.) et 36 types de logements. Nous n'avons pas vocation à choisir le logement des personnes. Il n'y a pas d'affichage de préférence résidentielle de la part des auteurs. Les ménages que nous mettons en mouvement vers un habitat plus proche de leur emploi iront occuper des types de logement correspondant aux logements occupés par des ménages de leur catégorie. Le jeu de chaises musicales est équilibré à l'échelle régionale, mais peut être déséquilibré à une échelle plus locale ce qui peut nécessiter la construction d'habitats neufs. L'intérêt de la simulation réside également dans le fait qu'elle permet de montrer si ce besoin en habitats neufs est élevé ou non.

Les biactifs ont un traitement spécifique. Si les deux actifs sont mal localisés, nous les mettons en mouvement de manière à rapprocher l'un des conjoints de son lieu de travail. Sur la base des comportements observés, nous rapprochons le conjoint plutôt que la personne de référence.

L'exercice est rigoureux dans le sens où il repose sur l'application de règles strictes à grandes bases de données. Il s'agit évidemment d'un exercice original puisque la question du rapprochement entre domicile et travail ayant longtemps été considérée comme ringarde, aucun travail n'a été mené dans le domaine. Il s'agit enfin d'un exercice sans visée normative. Vous ne verrez pas dans les raisonnements de concept comme étalé ou compact, collectif ou individuel.

Comme tout exercice, il présente des limites. Les lieux d'emploi ont été considérés comme fixes tout simplement parce que nous savons mieux modéliser les préférences résidentielles des personnes que les préférences de localisation d'entreprises. En outre, le fait de tenir compte des préférences agrégées même de 108 catégories différentes de ménages n'épuise pas le sujet. On ne peut par exemple pas prendre en compte un éventuel souhait de vivre à proximité de membres de la famille élargie.

Venons-en aux résultats. La mal localisation est-elle majoritaire ? L'étude montre que, dans un tissu aussi coûteux et complexe que l'Île-de-France, 70 % des ménages sont bien localisés. La mal localisation est donc minoritaire.

Parmi les mal localisés, les « accédants » sont légèrement surreprésentés. Les ménages aisés sont surreprésentés de façon plus importante. Les locataires loi 1948 et les personnes seules sont également surreprésentés. Pour une personne seule, la situation se comprend dans le sens où cette personne cherchera davantage la proximité des aménités que celle de son lieu de travail. Enfin, les ménages dont un actif au moins travaille à Paris sont très nettement surreprésentés.

À l'inverse, les ménages modestes sont en moyenne mieux localisés. Il en va de même pour les couples avec enfant et pour les actifs travaillant en Grande Couronne. Finalement, la caractéristique d'intérêt du ménage la plus importante est son lieu de travail.

Détaillons ces résultats avec quelques statistiques descriptives. Les durées de déplacement vers le travail décroissent fortement des communes qui accueillent le plus grand nombre d'emplois vers celles où l'emploi est moins concentré. La mal localisation est principalement liée au fait que les emplois sont concentrés. Nous avons étudié également les prix immobiliers autour du lieu d'emploi. Évidemment, les actifs qui travaillent dans les communes les plus coûteuses sont, en proportion, plus mal localisés tandis que les actifs qui travaillent dans des communes peu coûteuses sont plus fréquemment bien localisés. Dans l'ensemble, deux tiers des personnes considérées comme mal localisées vivent dans une commune dont le prix au m<sup>2</sup> est moins élevé que la



moyenne des communes qui entourent leurs emplois. Un tiers vit dans une commune plus coûteuse. Nous avons associé aux personnes qui vivent dans une commune plus coûteuse qu'autour du lieu d'emploi le terme de mal localisation choisie. Ces personnes sont surreprésentées parmi les locataires du secteur privé, pour lesquels la situation est peut-être provisoire. On y trouve aussi des cadres et des personnes seules qui vivent à Paris. Ces personnes ont opéré le choix de privilégier les aménités (voisins, éléments culturels, lycées, collèges, etc.). Nous trouvons, en l'occurrence, des causes de mal localisation qui ne sont pas totalement imputables à l'exclusion par les prix du marché immobilier.

Comment se déplacent les personnes bien localisées et les personnes mal localisées ? Les personnes mal localisées sont plus dépendantes du transport public. Elles utilisent les systèmes de transport public, majoritairement les RER. En outre, l'écart (en durée, en distance) entre les personnes mal localisées et les personnes bien localisées est beaucoup plus important pour les usagers du transport public que pour les usagers de la voiture. En Île-de-France, les personnes qui utilisent leur véhicule sur une très longue distance restent en effet peu nombreuses. En revanche, à courte distance, l'usage de la voiture est significatif.

Venons-en aux résultats du jeu de chaises musicales. L'objectif était de réduire les distances parcourues. Le résultat est spectaculaire. Les distances en transport public sont réduites de trois quarts, les distances en voiture d'un tiers. Si nous raisonnons à présent sur l'ensemble des actifs et sur l'heure de pointe, nous constatons une forte baisse de l'usage des transports en commun et une baisse de 12 % de l'usage de la voiture. Sur ce dernier point, le résultat est significatif sans être extrêmement élevé puisque le taux de 12 % demeure limité. Enfin, sur l'ensemble de la journée, les réductions sont plus faibles. Quels que soient les rapports qui existent entre habitat et travail, nous savons effectivement que les autres activités pratiquées par les personnes sont souvent menées dans une plus grande proximité. J'ajoute, cela étant, que la baisse de 12 % de l'usage de la voiture s'accompagne du fait que l'accentuation de la proximité permet d'envisager davantage de substitution de la voiture par des modes individuels légers (vélos, vélos électriques, scooters, etc.).

Il est important de comprendre que, dans l'ensemble des situations de grande congestion, un « petit bout de chemin » représente un grand pas. Quelques pour cents d'usagers en moins en situation critique apporte beaucoup plus que quelques % de confort dans les transports collectifs et de rapidité en voiture. L'idée n'est donc pas de mener l'utopie à son terme mais de réaliser que même un « petit bout de chemin » entraîne des bénéfices importants.

Le parc immobilier est-il capable de s'adapter ? Le résultat essentiel réside dans le fait que les trois quarts des changements de résidence peuvent s'effectuer au sein du parc existant tandis qu'un quart nécessiterait des constructions neuves. Ce quart de constructions neuves représenterait quatre années de construction, mais à l'endroit adapté. En outre, des logements seraient vacants, ce que n'apprécieraient pas les bailleurs.

Rencontrons-nous des difficultés en termes de prix ? Je vous apporte deux réponses nuancées. Quand je raisonne en comparant le prix de l'endroit où les personnes vivent et le prix moyen de l'endroit où elles déménageraient, 58 % des ménages subiraient une augmentation, 29 % bénéficieraient d'une baisse de prix, tandis que 13 % paieraient un prix équivalent. Pour autant, par exemple sur le bassin d'emploi qui comprend le 18<sup>ème</sup> arrondissement, le 19<sup>ème</sup> arrondissement, Aubervilliers, Pantin, une commune est peut-être moins coûteuse que les autres. Dès lors, le prix de l'endroit où les personnes vivent est-il réellement moins élevé en valeur absolue que le moins élevé des prix communaux ? La réponse est négative. Il existe toujours une possibilité de se rendre dans une commune moins coûteuse et proche. Ce point permet de nuancer l'argument strictement économique sur les prix immobiliers par les choix de qualité qui portent sur l'immeuble, sur l'environnement, sur les voisins, etc.

Je vais tenter à présent d'introduire la discussion.



Le premier point est important. La mal localisation est minoritaire malgré des politiques qui l'ont rendue possible (le stationnement gratuit chez l'employeur, le Navigo très subventionné). Si la bonne localisation est majoritaire, il faut sans doute en conclure qu'elle correspond à une attente des personnes.

En outre, le sujet relève seulement en partie d'une difficulté d'accessibilité économique. La mal localisation résulte en particulier d'arbitrages résidentiels qui éliminent probablement des communes déclassées.

Il n'est pas nécessaire, par ailleurs, d'aller vers une ville strictement cohérente. Les petits pas qu'on peut faire vers davantage de cohérence rapportent très gros au début, et c'est là l'essentiel..

Comment gagner cette part de cohérence ? Je ne suis pas urbaniste. J'observe simplement l'énormité des transferts liés au logement aux transports. Aujourd'hui, au niveau national, 40 milliards d'euros de fiscalité sont spécifiques au transport. 32 milliards d'euros de fiscalité sont spécifiques au logement. 10 milliards d'euros correspondent aux seuls impôts payés par les propriétaires en cas de mobilité résidentielle (droits de mutation). 40 milliards d'euros servent à des aides publiques au logement. Je ne crois pas avoir constaté qu'une seule de ces aides soit asservie à une condition de proximité à l'emploi. Un travail pourrait donc être mené dans le domaine. Un travail pourrait également être mené vis-à-vis des nombreux organismes de logements sociaux territorialisés.. En résumé, construire la ville cohérente serait s'intéresser à ces mouvements invisibles qui permettraient de fabriquer une ville avec moins de mobilité, plus sobre et plus agile.

Je vous remercie de votre attention.

### **Ariella MASBOUNGI**

Merci. Avant de donner la parole à David Mangin, je souhaite poser deux questions à Jean-Pierre Orfeuil, en le remerciant pour son intervention claire sur un sujet complexe. Pour résoudre les difficultés, répondre à la seule question de la distance entre le domicile et le travail est-elle pertinente ? Il existe de très nombreuses raisons de se déplacer, en particulier les loisirs, l'université, les commerces. Comment ces éléments sont-ils pris en compte ? Par ailleurs, le travail est peut-être appelé à évoluer. J'en veux pour preuve notamment le magnifique ouvrage de Bruno Marzloff, *Sans bureau fixe*. L'hypothèse domicile - transport est-elle pertinente au regard de ces évolutions ?

### **Jean-Pierre ORFEUIL**

Les déplacements vers le travail ne représentent effectivement pas l'ensemble des déplacements. En termes de circulation et de déplacements obligés, ils représentent en Île-de-France environ 50 % des kilomètres parcourus. Il s'agit néanmoins des déplacements les plus pénibles. J'y vois une raison de s'y intéresser. Même si je suis conscient qu'il existe d'autres déplacements, nous avons en outre déjà rencontré des difficultés pour tenir compte des ménages à deux adultes ; si nous avons dû prendre en compte également par exemple les enfants qui vont à l'université, le travail aurait encore été complexifié.

Bruno Marzloff a raison lui aussi d'avoir des utopies. Sachons simplement appeler une utopie, une utopie.





## 2-2 David MANGIN

### *Grand Prix de l'urbanisme 2008*

Bonjour. Je prends toujours beaucoup de plaisir à écouter Jean-Pierre Orfeuil et ses exposés si cohérents qu'ils ne donnent pas envie d'y trouver une brèche. J'aime particulièrement sa méthode des scénarios actifs, en particulier dans la période actuelle où il y a multiplicité des diagnostics, où de nombreux choix sont réalisés sans que nous puissions confirmer qu'ils sont opportuns et sans que nous sachions s'ils peuvent être amendés. Je pense que le fait de fabriquer des scénarios actifs argumentés est particulièrement opportun et actuel.

Jean-Pierre Orfeuil a indiqué également qu'il était considéré comme ringard de traiter le sujet de la distance entre le domicile et le travail. Nous avons eu ce sentiment dans le cadre des débats sur le Grand Paris. Il ne s'agissait pas de l'hypothèse prioritaire sur laquelle travailler. Le marché unifié du travail avec le système des *clusters* a masqué cette approche de l'ordinaire, alors que nous pensons qu'« il serait extraordinaire d'améliorer l'ordinaire ».

Je vais donc tenter d'apporter un complément ou des interrogations en m'intéressant à la question des proximités, celles qui sont importantes comme celles qui sont oubliées. Ces travaux sont résumés dans un livre intitulé *Paris/Babel. Une mégapole européenne*, qui a bénéficié de nombreuses contributions de consultants actifs rassemblés pour l'Atelier International du Grand Paris. J'ai commandé ces articles pour les mettre en résonance les uns avec les autres. Ce travail a considérablement alimenté ma réflexion. L'échange entre les disciplines de cette façon est primordial.

Ma première remarque porte sur le fait que nous souffrons beaucoup de l'utilisation du mot métropole pour désigner le Grand Paris. Il s'agit d'une question d'échelle. Utiliser le terme de métropole (1 million d'habitants) et non le terme de **mégapole** (10 millions d'habitants) entraîne une confusion. En réalité, il existe des villes, notamment des villes françaises, Nantes par exemple, où l'habitat installé au sud peut être situé à moins de trente minutes du lieu de travail situé au nord. Nous devons donc réaliser que parler de Paris consiste à parler d'une très grande ville tout à fait différente, une mégapole. Avec Marc Wiel, avec qui j'avais travaillé lors de la première consultation sur le Grand Paris, nous avons l'idée que, pour réduire les temps de transport, une forte implantation d'emplois dans la première couronne devenait indispensable, s'accompagnant également d'un système qui rééquilibrerait les distances entre domicile et travail. Parallèlement, la question de la rocade trouverait sa réponse par segments progressifs. Nous proposons donc une lecture en rubans où la question de la distance entre domicile et travail trouvait réponse. J'ajoute qu'actuellement, les réflexions convergent pour indiquer qu'en réalité, la majorité des personnes sont « bien localisées ». Il s'agit d'une base de discussion intéressante par rapport à la redéfinition des territoires dans le cadre de la loi Métropole en discussion.

Relativement à la notion de distance entre domicile et travail, une question reste sous-estimée ou peu étudiée. Elle concerne **l'économie présenteielle**. Quand nous parlons d'emplois, aujourd'hui, nous parlons de ratio d'occupation au m<sup>2</sup>. Nous nous sommes intéressés pour notre part aux emplois produits par différentes formes urbaines ou différents tissus urbains. Nous sommes arrivés à la conclusion qu'un des « coins à enfoncer » en matière de mixité fonctionnelle consiste à mieux comprendre le fonctionnement des formes et tissus urbains. C'est une question essentielle pour repenser la part et les formes de l'emploi dans la ville.

Il me paraît important également de noter, sur la question des proximités, que les réseaux sont fréquemment comparés entre eux. Nous devons cependant prendre garde à **la forme et à la structure urbaine** sur la question des réseaux. La question ne porte pas uniquement sur le nombre de kilomètres. S'agissant de la distance à la station de métro, par exemple, le temps de parcours et l'ambiance du parcours sont également



déterminants. Les temps de transport ne peuvent pas, en l'espèce, être pris en compte sans les ambiances urbaines traversées pour se rendre à la station, les temps d'attente, etc. Je remarque également que les cercles d'accessibilité aux gares restent abstraits. Les itinéraires d'accessibilité varient pourtant selon l'ambiance générale notamment. Personne ne se donne la peine de décrire simplement **les vrais itinéraires** alors que la dissymétrie des gares relève également de la question de la proximité.

Une autre idée m'apparaît sur la façon dont les gares sont pensées et sur la distance aux gares. La gare est pensée comme un système fermé. Pourtant, il s'agit de **systèmes plus ouverts** que nous ne le pensons et qui sont pratiqués par segment. Nous entendons beaucoup parler par ailleurs du grand nombre d'études foncières portant sur les bâtiments qu'il serait possible de construire autour des gares sans examiner **la façon dont se fabriquent les connexions entre elles progressivement**. Le RER, le métro, des bureaux, un musée, les sous-sols d'un grand magasin, etc., peuvent pourtant être à l'origine d'un circuit court et alimenter la notion de proximité.

Il en va de même s'agissant de l'idée reçue sur la pratique du système routier. A cette échelle, **les rocade ne sont pas des rocades**. Prenons l'exemple de la Francilienne. Il s'agit à la fois d'une autoroute de transit de camions du bassin européen et d'un système de proximité qui permet notamment le week-end de fabriquer un grand nombre de services.

À l'échelle de l'agglomération, Paris enregistre deux mouvements intéressants de migration. Il est intéressant en premier lieu d'examiner la façon dont les adolescents de banlieue, avant l'université, pratiquent Paris et la proximité. Ils fonctionnent par « **sauts de puce** » **successifs**. Cette pratique du saut et de la proximité s'effectue par les transports en commun.

Une question essentielle se pose. Jean-Pierre a donné les chiffres des investissements. Beaucoup d'argent a notamment été utilisé dans la rénovation des nationales avec un effet de transformation extrêmement important. Nous héritons cependant également d'**une ville sectorisée sur laquelle les transformations restent extrêmement difficiles**. Quand nous nous interrogeons sur le jeu que nous a proposé Jean-Pierre, nous nous heurtons ainsi à une structure, construite pour la vitesse, d'environnements sécurisés qui ont de vraies difficultés à évoluer en raison de systèmes fonciers de plus en plus monolithiques. **Faire évoluer ces secteurs vers une proximité du quotidien (la proximité à l'école, aux commerces et aux transports en commun)**, et non pas seulement la proximité entre domicile et travail n'est pas aisé.

Enfin, abordons la question des mutations et des zones commerciales. J'ai réalisé un travail pour le ministère sur les Territoires Économiques. À cette occasion, j'ai étudié les conditions de **transformation des zones commerciales**. Il s'agit en l'occurrence d'un **motif de déplacement considérable. Nous sommes parvenus à la conclusion** que, sur les secteurs de ce type, il était extrêmement important de développer des modes de déplacement autres que la voiture. Il est également essentiel de les faire évoluer en marge. Certaines ont des trames urbaines artisanales. Elles sont donc relativement faciles à faire évoluer. En revanche, les évolutions seront plus difficiles pour les poches de parking. Ces évolutions devront ainsi en premier lieu concerner peut-être l'installation de terrains sportifs ou de loisirs avant d'intégrer du logement.

Prenons l'exemple du centre commercial Rosny 2, situé à proximité de l'A86 et de l'A3, avec un gigantesque parking. Le centre est également accessible par le RER E. Il est prévu aujourd'hui d'y prolonger la ligne de métro 11. Il s'agirait d'ouvrir deux stations de métro, de reformater une partie des parkings, d'installer des bureaux et des logements à la sortie du métro. L'obstacle réside cependant dans la question des indemnités foncières et du modèle économique de transformation des grands parkings ainsi que dans la question du manque de projet des mairies, qui n'imaginent pas d'autre modèle que celui des parkings et des affaires visibles. Le modèle économique réside pourtant dans la possibilité de rapprocher commerces et logements et bureaux « clientèle captive » dans une logique complémentaire de la ville cohérente, avec y compris un accès au réseau



« mégapolitain ». Ce type de projet reste cependant à mener, le travail sur le modèle économique restant complexe notamment s'agissant des zones commerciales.

Merci de votre attention.

**Ariella MASBOUNGI**

Jean-Pierre, avez-vous une réaction ?

**Jean-Pierre ORFEUIL**

J'apprécie la prise en compte de l'ensemble des éléments relatifs au plaisir de se déplacer. Ces réflexions nous ouvrent un autre champ vers d'autres types de déplacements que les seuls déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Pour autant, je ne suis pas tant intéressé par ces déplacements que par l'élément de revalorisation potentielle de l'image d'un parc de logements qui serait peut-être ignoré autrement. Nous observons tous en effet aujourd'hui le dynamisme puissant du sud de la Seine-Saint-Denis du point de vue économique qui ne s'accompagne absolument pas de la présence d'un parc immobilier résidentiel susceptible d'accueillir les cadres qui y travaillent. La construction d'espaces agréables redonnera le choix de vivre ou non en cet endroit.



## 2-3 Mathis GÜLLER

### *Architecte-urbaniste*

Merci pour votre invitation. C'est un grand honneur pour moi que de réagir à une intervention de Jean-Pierre Orfeuill. Je tenterai de prendre une position externe au Grand Paris pour réfléchir à la notion de cohérence. Je suis particulièrement intéressé par la possibilité de penser autrement la proximité. Jean-Pierre Orfeuill nous propose de remplacer une approche morphologique sur la ville compacte et les courtes distances, par une approche des villes à la distance moyenne, donc une approche axée sur le temps.

Avant d'aborder ce thème, je souhaite parler du logement avec un constat, le fait que le choix d'une maison n'est pas éternel. Il existe une forte mobilité résidentielle. Un Néerlandais change ainsi sept fois de résidence dans sa vie, les Français et les Anglais davantage encore selon des statistiques Européennes. Cette forte mobilité résidentielle est une réalité en particulier dans les phases actives d'emploi. Après la retraite, les personnes se déplacent en effet de façon moins importante. Pour autant, la mobilité résidentielle n'est pas systématiquement liée au travail et aux études, mais également à la qualité du logement, au mariage, à la séparation, etc. Ainsi, s'agissant de la ville cohérente, nous pouvons en déduire qu'il n'existe pas de cohérence optimale et finale. Le jeu de chaises musicales à peine achevé doit se répéter.

En conséquence, une ville doit offrir les conditions pour une vie en mouvement et des opportunités changeantes. La question principale devient la suivante : est-il possible de rechercher une cohérence qui perdure ? De cette question, nous pouvons déduire une définition particulière de la cohérence, à savoir le fait que la métropole doit permettre une diversité d'options, une liberté de choix durant toute notre vie pour nous aider à satisfaire nos besoins.

Je souhaite donc réfléchir à la notion de diversité d'options et de liberté de choix qui nous offrent la métropole à trois niveaux.

Le premier niveau concerne la structure urbaine. Cette question, même morphologique, mérite l'attention. Nous devons réfléchir à la structure de la mobilité et au niveau de l'adaptabilité de la métropole. Il convient en outre de se poser une question : la structure de la métropole impacte-t-elle la notion de cohérence ? Je vois dans cette interrogation la nécessité de réfléchir à l'historique parisien radioconcentrique, avec un hyper-centre extrêmement compact et une large périphérie moins dense. Il convient de l'occurrence de savoir si la persistance du binôme centre / périphérie constitue un facteur bloquant de la cohérence évoquée par Jean-Pierre Orfeuill. Dans un système radioconcentrique comme le système parisien, de grandes distances sont parcourues en entrant et ressortant du centre en transport en commun vers des destinations en réalité proches. Elles sont aujourd'hui parcourues en Grande Couronne avec davantage de facilité en voiture. Les personnes mal localisées sont ainsi responsables de la plus grande partie des déplacements en transports en commun. Les personnes bien localisées sont responsables de la plus grande partie des déplacements en voiture. Cette situation est typique d'une métropole radioconcentrique. Cette situation structurelle porte sur le risque qui peut exister éventuellement « d'infarctus du trafic ». La cohérence en devient nécessaire. Il resterait à en définir les modes ainsi que les espaces utilisés pour se déplacer. Plutôt que de poursuivre comme objectif prioritaire de « boucler » le projet du GPE (Grand Paris Express), l'objectif consisterait à gagner l'accessibilité dans la profondeur du territoire pour dépasser le système majoritairement radioconcentrique. Il s'agit de mettre en relation les territoires qui, aujourd'hui, sont seulement liés par ce système de liens radiaux. Il s'agit ainsi d'une mise en réseau des réseaux par des nouveaux éléments de transports en tangential. Il me semble important, pour la diversité de choix, que les axes de transport ne sont plus uniquement radiaux mais font réseaux la poursuite de l'introduction également de tangentiels.



Les chiffres de 2007 pour Paris permettent d'argumenter dans ce sens, avec seulement 3,3 millions de déplacements à l'intérieur du périphérique, 3,9 millions de déplacements entre la ville compacte et les banlieues et 16 millions à 17 millions de déplacements entre les banlieues. La question de la cohérence se pose donc de façon différente sur les tangentielles et sur les radiales.

Une ville radioconcentrique peut-elle évoluer vers un scénario de ville à polarités multiples c'est-à-dire un système plus ouvert où les interfaces seraient multipliées, les réseaux existants étant placés en système ? Il s'agirait de dépasser la nature de ville radioconcentrique pour placer les territoires et les polarités émergentes en fonctionnalité les uns avec les autres. Les déplacements inefficaces seraient moins nombreux. Les déplacements qui utilisent moins d'espace seraient privilégiés.

Prenons l'exemple de la stratégie de développement pour le Grand Roissy et le Triangle de Gonesse sur laquelle notre agence travaille dès 2008. Nous parlons en l'occurrence du secteur Nord-Est du Grand Paris, à savoir un secteur structuré de façon radiale. Les RER D et B et les autoroutes ont créé des tuyaux d'urbanisation linéaires, avec une forte incohérence dans les déplacements. Il est presque impossible de se déplacer en transports en commun entre les logements du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis vers les zones de forte concentration d'emploi proche des plateformes aéroportuaires. Malgré la proximité de distance, la proximité de temps est inexistante.

Pour une meilleure urbanisation, la question se pose de créer un levier susceptible de faire évoluer les temps de parcours fondé sur un système tangential. J'y vois tout l'enjeu du schéma directeur d'aménagement du Triangle de Gonesse. Il s'agit de renforcer l'axe Nord-Sud pour le prolonger tout en créant une cohérence Est-Ouest donnant aux personnes une liberté de choix, une diversité d'options en matière de mobilité et donc d'emplois.

La question se pose dès lors de décentraliser l'emploi du système radioconcentrique et de créer de nouvelles concentrations d'emplois autour de ces nœuds dans le radial et le tangential. Telle était l'hypothèse du travail mené sur le Grand Roissy. J'y vois pour ma part un paradoxe, à savoir la nécessaire de décentraliser l'emploi pour le concentrer davantage. La décentralisation n'amène-t-elle pas finalement à une densité métropolitaine plus forte et plus compacte ? En d'autres termes, la culture de centralisation sur Paris n'apporte-t-elle pas finalement la diffusion de l'habitat tandis que la déconcentration apporterait au contraire davantage de densité sur un périmètre plus limité ? Nous pourrions en discuter. La ville compacte n'a-t-elle pas besoin d'une échelle plus large pour être plus dense ?

Ma deuxième réflexion, le deuxième niveau, porte sur la mobilité interne aux territoires. Comment, à l'intérieur d'un territoire, organiser les besoins journaliers et donc apporter plus de cohérence pas seulement en ce qui concerne le déplacement vers l'emploi, mais pour tous besoins. Les temps des déplacements (pour le travail, les loisirs, etc.) se superposent, plus de 50% du temps de déplacement n'est pas lié au travail.

En cela, les territoires qui se trouvent sur les radiales sont en fort déficit. La structure de mobilité est « plate » car orientée prioritairement sur un mode de transport unique, la voiture. La question qui se pose porte sur la capacité à introduire des modes différents pour chaque besoin afin de raccourcir les distances et le temps passé pour se déplacer ainsi que pour multiplier les options et les choix.

Derrière cette réflexion, un sujet caractéristique revient pour ce type de zones. Nous l'avons traité à Zurich pour une zone située entre l'aéroport et la ville. Le logement qui existe est entièrement dissocié de l'emploi, sur un territoire de 10 kilomètres de diamètre. Ce type de territoires souffre d'être que traversé par les radiales sans apporter de la cohérence interne au territoire. Cette absence de cohérence les rend inadaptés à accueillir des fonctions métropolitaines. Ils ne retirent rien de la métropole à cause de leur faible accessibilité locale et infrarégionale. La dépendance à la voiture, en outre, est une conséquence de cette situation. Les coûteux efforts menés avec l'installation du tramway dans le corridor aéroportuaire de Zurich qui irriguent les emplois n'ont pas été suffisants pour mettre en cohérence les fonctions, les habitants et les emplois et pour garantir



l'accessibilité. Il s'agissait dans un premier temps d'installer un réseau de mobilité multimodal nécessitant moins de ressources étant plus économe. Nous avons ainsi imaginé travailler de façon plus structurante l'utilisation de la bicyclette en installant une « vélo-route » rapide (analogue à une autoroute) sur 5 kilomètres de distance. La cohérence et la mobilité interne du territoire nécessitaient en effet de parvenir à structurer les déplacements sur des moyennes distances.

Je pense que, finalement, la question de la structure ou de la culture de la mobilité d'un territoire est éminemment liée à la créativité de ce même territoire pour habiter voire pour se repositionner en tant que profil économique. Et je ne pense pas qu'il s'agisse d'une utopie de faire bouleverser la mobilité dans ces territoires dans l'agglomération urbaine. Il y a 40 ans, par exemple, la ville de Zurich n'était pas connue pour ses transports en commun. Elle était centrée sur la voiture. En 40 ans, nous avons réalisé un saut quantique en structure de déplacements. Est-il possible dans d'autres territoires similaires de réaliser des sauts quantiques identiques pour créer une mobilité interne plus puissante en termes de porosité et de mise en lien des différentes fonctions jusqu'à repositionner ces territoires ? J'y vois tout l'enjeu qui se pose à nous.

### **Ariella MASBOUNGI**

Le projet a-t-il été adopté par la ville de Zurich ?

### **Mathis GÜLLER**

Le projet a été mené par le canton de Zurich. Le canton est intervenu cependant pour une réflexion plus globale sur la possibilité notamment que le secteur joue un rôle de « déchargement » du centre de la métropole, qui ne peut plus désormais porter l'ensemble des fonctionnalités métropolitaines qu'il assume aujourd'hui. Une stratégie sera ainsi définie dans deux ou trois mois pour ce territoire.

J'en viens à ma dernière réflexion sur la question de diversité d'options et de liberté de choix. Jean-Pierre disait que la ville de 2040 est pour 80 % déjà construite. Dès lors, pouvons-nous encore transformer et réinventer la ville ? Pouvons-nous continuer d'envisager de dépasser l'étape radioconcentrique pour ouvrir le système ? Si cette possibilité existe, où se trouvent les marges de manœuvre ?

Selon notre hypothèse, les plus grandes marges de manœuvre se trouvent probablement où la ville a été construite dans la période moderne, de l'après-guerre jusqu'en 1980. La ville a alors été construite sur la base d'une dissociation de flux et de fonctions. Dans certaines des zones concernées, les habitants peinent à satisfaire leurs besoins quotidiens. Il existe donc une marge de manœuvre de recomposition importante, soit dans la façon dont les infrastructures sont traitées et réintégrées dans le tissu urbain, soit dans la façon dont sont réintroduits des services et d'autres fonctions dans des zones monofonctionnelles. L'enjeu énergétique se pose également. La production d'après-guerre représente en effet deux tiers de l'ensemble de l'immobilier construit entre 1800 et 2010, et deux fois plus que toutes les constructions potentielles futures jusqu'en 2060. Tandis qu'en termes de consommation d'énergie, l'ajout futur à l'existant ne représentera que 10 à 20 % de la consommation énergétique de la ville moderne. Dès lors, une question se pose : le stock de logements construit dans la période moderne est-il inadapté et exigera des requalifications importantes ? Nous avons proposé la notion de « ville intermédiaire », conçue et construite dans la période moderne mais disposant d'une grande marge de manœuvre pour être restructurée. Il s'agit d'immenses secteurs qui manquent de cohérence. Cette cohérence peut à présent être apportée par des projets communs qui d'une part introduisent un niveau d'accessibilité et de mobilité qui multiplient les choix et d'autre part repositionnent le secteur en termes de profil économique jusqu'à transformer les logements existants. Ces zones ne se trouvent pas dans l'hyper-centre. Il s'agit de densifier en revanche les zones proches pour obtenir une ville déconcentrée mais plus compacte ou plus dense. Par exemple, Londres est deux fois plus dense dans la zone de 10 kilomètres jusqu'à 30 kilomètres du centre que Paris. Je vois pour ma part dans ces zones la plus grande marge de manœuvre pour réinventer la ville, pour construire les



logements nécessaires face à la crise du logement et pour réanimer le processus de mobilité résidentielle qui se trouve derrière la question de la ville cohérente.

Merci beaucoup.

**Ariella MASBOUNGI**

Avant de lancer le débat, interrogeons Jean-Pierre Orfeuil sur ses réactions.

**Jean-Pierre ORFEUIL**

Je partage un grand nombre de constats. Je souhaite réagir sur un point, la compatibilité d'une direction avec les choix des personnes. Il est difficile de montrer un cap dans la société d'aujourd'hui sans que des personnes considèrent que leur liberté est restreinte. Nous exprimons nos propres projets individuels dans un cadre toujours orienté par des options sociales, des options premières, des décisions prises au niveau de l'Etat, au niveau des collectivités publiques, etc. Je ne crois pas si nous prenions le temps d'examiner les dispositifs notamment de fiscalité et d'aides que nous y trouverions une forme de rationalité. Il s'agit de couches de fiscalité accumulées. Je considère pour ma part comme indispensable de conserver la possibilité de construire des itinéraires, de proposer des choix, etc. Cela étant, ne rêvons pas. Notre système actuel d'incitation n'est pas le système optimal dans le domaine. Des progrès sont possibles en la matière. Les personnes ne perdront pas pour autant leur sentiment de liberté. Par exemple, à travers la tarification Navigo, un actif de Grande Couronne qui travaille à Paris se voit payer davantage qu'une personne au RSA. Qui peut soutenir que ce soit optimal ?

**Ariella MASBOUNGI**

Le débat est lancé.



### 3) Échanges avec la salle

---

**Ariella MASBOUNGI**

Marc Wiel est très impatient d'intervenir. Marc Wiel est un très grand urbaniste. Il s'intéresse depuis longtemps à la question de la mobilité et de l'étalement urbain. Il a écrit un ouvrage avec Jean-Pierre Orfeuill sur le Grand Paris.

**Marc WIEL**

Je souhaite ajouter quelques commentaires à l'intervention de Jean-Pierre Orfeuill. Nous avons nourri nos réflexions mutuelles. Nos travaux correspondent à mes propres axes de réflexion. Je me suis beaucoup nourri des résultats intermédiaires de nos études. Je signale en premier lieu qu'une durée de 30 minutes n'est pas neutre. Pour un provincial comme moi, une durée de 30 minutes de trajet est considérable. En moyenne, en province, le temps de déplacement est de 20 minutes.

**Ariella MASBOUNGI**

Je crois savoir qu'aujourd'hui, en Île-de-France, le temps de transport moyen est d'une heure.

**Marc WIEL**

La moyenne est proche de 40 minutes. Elle est donc le double de la durée enregistrée en province.

**Ariella MASBOUNGI**

Je parle d'un trajet aller et retour. Aujourd'hui, quels sont les chiffres en Île-de-France ?

**Marc WIEL**

Ils sont d'un peu moins de 40 minutes en moyenne pour un trajet aller. Un Parisien, un Francilien, l'acceptent aisément. Pour ma part, je ne l'accepte pas aussi aisément. Je ressens déjà de la contrainte, même si cette contrainte n'est pas nécessairement à interpréter de façon misérabiliste. En effet, nous ne cherchons pas à réduire les déplacements mais à optimiser le surcroît de déplacements.

Par ailleurs, la concentration d'emplois est, selon moi, le point le plus intéressant de la recherche. Il s'agit en effet de la variable la plus explicative de l'allongement des trajets. Dans les modèles de transport, ce point est bien expliqué.

**Ariella MASBOUNGI**

Parlons-nous en l'occurrence de la concentration ou de l'extrême concentration des emplois ?

**Marc WIEL**

Les emplois tendent à être plus concentrés dans Paris et dans une partie de la banlieue proche. Il existe en l'occurrence deux noyaux d'hyper-concentration. Globalement, nous observons une structure de concentration qualitative et quantitative. C'est pourquoi il est peut-être préférable de parler de discordance entre emploi et habitat plutôt que simplement de concentration. Cette situation signale un point fondamental : les raisons de se localiser pour l'habitat et pour l'employeur ne sont pas identiques. Ce constat est dû au fait métropolitain. L'incohérence naît du fait que les individus ont certains désirs tandis que, naturellement, le marché rend la ville moins cohérente. En conséquence, la





solution n'est pas l'urbanisme mais la fiscalité. La priorité consiste à rendre cohérentes la fiscalité des localisations et la fiscalité de la mobilité.

### **Jean-Pierre ORFEUIL**

Je partage les propos précédents. Je reviens à la question d'Ariella sur la concentration des emplois ou l'hyper-concentration des emplois. La concentration est saine jusqu'à certaines limites. Quelles sont ces limites ? Quand une nappe trop concentrée apparaît, les difficultés naissent simultanément. La concentration peut se révéler efficace. En revanche ajouter de la concentration à la concentration ne permet plus aujourd'hui de trouver les proximités, si nous souhaitons les trouver.

### **Marc WIEL**

J'insiste sur le fait que ce mécanisme infernal pour lequel nous recherchons une régulation globale trouvera ses solutions davantage dans la fiscalité. Les changements institutionnels peuvent faciliter ces solutions. Le système de gouvernance actuel, en revanche, ne permet pas de réguler le système. Les fiscalités n'ont pas cet objectif. Il y a une dizaine d'années, le schéma se fondait sur la vitesse, considérée comme susceptible de libérer des opportunités de se localiser tant pour les individus que pour les entreprises. Il s'agit en réalité d'une condition permissive à la redistribution, au moindre besoin d'intensité, etc. Le phénomène important qu'a détecté Jean-Pierre en inversant le raisonnement réside dans le fait que le mécanisme de la rente fonctionne également de la sorte. En définitive, la discordance accentuée entre emploi et habitat entraîne une plus forte précarisation dans les grands ensembles. La rente sera majorée. Elle sera susceptible soit de repousser les personnes (mauvaise localisation subie), soit d'aboutir à une mauvaise localisation choisie, c'est-à-dire des personnes qui préféreront ajouter du déplacement pour sauvegarder l'entre soi. Les deux éléments s'ajoutent mais, en s'ajoutant, produisent la précarisation des mal localisés dans les grands ensembles. L'ensemble du système est cohérent. Il ne doit pas être examiné uniquement selon la production, la vitesse et les localisations mais également en intégrant la formation de la rente qui est un phénomène redondant. C'est pourquoi la fiscalité doit se focaliser sur la rente et non pas uniquement sur le contribuable.

### **Maryse GAUTIER, CGEDD**

Vous avez proposé des échanges de logements. Il se trouve qu'aux États-Unis, les coûts de transaction des logements s'inscrivent autour de 4 %. Ils viennent d'être augmentés en France. Il ne s'agit pas d'une fiscalité sur la rente ; il peut s'agir néanmoins d'une fiscalité sur laquelle réfléchir. Monsieur Güller a-t-il quelques chiffres à nous donner au niveau européen ?

Par ailleurs, vous avez tous les trois illustré votre propos par l'exemple de la région parisienne. Cela étant, il convient de ne pas mettre de côté les métropoles de taille plus faible. Certes, elles ne s'étendront pas de façon considérable puisqu'il n'est prévu que 20 % d'extension. Néanmoins, les autres 80 % connaîtront de nombreux renouvellements, de nombreuses reconstructions de la ville sur la ville. Je pense par conséquent qu'il est important de porter également la réflexion relative à la ville cohérente sur les villes de taille inférieure.

### **Ariella MASBOUNGI**

La ville de Zurich a également été présentée. Or Zurich n'a que 500 000 habitants.

### **Mathis GÜLLER**

Je ne peux pas réagir sur la fiscalité. Je n'ai pas de chiffres en tête. En revanche, je suis d'accord avec vous sur la question à se poser concernant les différentes tailles de villes. Par rapport à la thèse de Jean-Pierre Orfeuil, je propose un seuil de 1 million d'habitants. Il me semble que, jusqu'à 1 million d'habitants, les villes, même si elles fonctionnent de façon radioconcentrique, fonctionnent de manière extrêmement



satisfaisante. A partir d'un certain seuil, la question se pose de l'incohérence. Je suis donc d'accord quant au fait qu'il serait intéressant de se pencher sur la question de ce seuil.

### **Georges AMAR, Chercheur et prospectiviste, Transport et Mobilités**

J'ai quelques réactions et commentaires. Le débat était passionnant mais trop « raisonnable ». Je vais me permettre quelques secondes de « déraisonnement ». J'ai aimé l'expression de saut quantique. Le fait qu'il y ait des sauts me plaît. Jean-Pierre a affirmé pour sa part que les éléments qu'il a présentés sont utopiques. À mon sens, il s'agit d'une utopie raisonnable. Jean-Pierre est un optimiste. Il est profondément humaniste et positif. Il croit qu'il est possible d'optimiser une situation sans modifier la structure de pensée. Il affirme la possibilité d'améliorer la situation des personnes sans changer de monde. Mon attitude personnelle et ma prospective m'incitent au contraire à modifier les concepts ou à repérer les changements profonds de concepts. Le travail n'est plus le travail ; le temps n'est plus le temps ; l'automobile n'est plus une automobile ; la ville n'est plus une ville. Certes, après ces affirmations, il reste à réfléchir et à travailler. Il n'en demeure pas moins que je ne vois pas comment le propos de Jean-Pierre Orfeuil révolutionne la pensée. Je considère pour ma part que mon rôle est de repérer les sauts quantiques et les formuler fortement. Est-il possible de changer la notion-même de ville ? Est-il possible de changer la notion-même de mobilité ? Il ne s'agit pas d'effectuer des coopérations entre une démarche urbanistique et une démarche d'ingénierie de transport. Le transport et la mobilité muent profondément. La ville est mouvante dans ses concepts. A partir de la mobilité, en repensant le temps et l'espace, nous pouvons peut-être esquisser de manière utopique la possibilité de penser différemment.

### **David MANGIN**

J'ai aimé votre remarque sur notre naïveté. Nous cherchons systématiquement à optimiser les ressources, les infrastructures, etc., en période de crise. Nous pouvons cependant nous montrer sceptiques puisque, dans le domaine de la construction par exemple, l'optimisation est à bannir au profit de la consommation et de la vente de marchés. Pour autant, nous pouvons rappeler que les moyens étant ce qu'ils sont, le fait de les optimiser permet des solutions relativement inventives.

### **Marie BADUEL, Chef de projet, Mission Interministérielle pour le projet métropolitain, Marseille**

La métropole Aix-Marseille-Provence naîtra de la fusion de six territoires accueillant chacun moins de 1 million d'habitants. Nous pourrions penser que chacun des territoires pourrait se suffire d'un modèle radioconcentrique. Lorsque nous venons sur le champ de la métropolisation, avec 1,8 million d'habitants, nous constatons la nécessité de changer de modèle. Le nouveau modèle ne sera pas la somme des six territoires. La poursuite du développement radioconcentrique nierait en effet un entre deux à fort potentiel sur la métropole marseillaise. Il s'agit d'un entre deux à grandes qualités paysagères, à grandes qualités agricoles, et qui devient une des forces du projet.

### **Jean-Pierre ORFEUIL**

Je souhaite apporter une réponse rapide à Georges Amar. Il a l'air de trouver peu ambitieux d'améliorer la situation des personnes sans changer le monde. Mopi, je trouve cela merveilleux.

### **Emmanuel ALAIN, Nexity Villes et projets**

Je souhaite revenir à la question des moyens qui existent pour parvenir à la ville cohérente, notamment la fiscalité. Aujourd'hui, nous constatons que le modèle économique du Grand Paris, le financement du paysage autour des gares, la reconfiguration des projets et des quartiers au travers des taxes qui financeront les transports, dans un contexte économique défavorable, est un élément bloquant de la mise en œuvre des projets. Pourtant, pour les personnes qui ont par exemple à marcher 15 minutes pour accéder à la gare après un premier trajet en bus ou autre, il serait intéressant que les



projets urbains autour des gares puissent se développer. Nous pourrions donc imaginer une fiscalité mieux adaptée, chacun profitant finalement de cette accessibilité.

Je remarque également que la tarification des transports actuellement est déséquilibrée. Aujourd'hui, les Parisiens, en achetant un ticket de transport relativement peu coûteux, bénéficient d'une offre meilleure que celle dont peut bénéficier un banlieusard qui paie son ticket plus cher tout. Le banlieusard ne dispose en effet souvent que d'une solution de trajet.

#### **Jean-Pierre ORFEUIL**

Je partage votre point de vue sur le premier point soulevé. Les systèmes de financement mis en place pour assurer la naissance du Grand Paris ont des effets pervers. Une étude de l'Observatoire régional de l'immobilier d'entreprise tire la sonnette d'alarme notamment sur le fait que, dans un contexte de croissance économique moindre, l'immobilier d'entreprise des villes nouvelles pourrait être impacté.

S'agissant de la tarification proportionnelle à la qualité, vous avez exprimé votre point de vue. Le mien est strictement opposé. Nous avons la tradition néanmoins de respecter l'ensemble des points de vue. En l'occurrence, votre propos peut se défendre. Pour autant, une personne de très Grande Couronne qui vient à Paris accomplit 60 ou 70 kilomètres. Le coût de fabrication de sa mobilité est important, et il est relativement aujourd'hui beaucoup plus aidé par les subventions. La question est politique. Elle porte sur la façon la mieux appropriée de répartir ce coût entre l'usager et la collectivité. De mon point de vue, pour que le nombre de personnes qui font le choix de distances longues reste moindre, le tarif ne doit pas être trop attractif.

#### **Ariella MASBOUNGI**

Que penser de la décision du département des Alpes-Maritimes de proposer le trajet à un euro ? Davantage de jeunes vivent à présent à Isola, puisqu'ils se déplacent pour un euro jusqu'à Nice. Que penser également de la revendication de Roland Castro du transport gratuit en deuxième couronne pour lutter contre la précarité ?

#### **Jean-Pierre ORFEUIL**

Je n'en pense que du mal. Dans les Alpes-Maritimes, les difficultés à se loger sont plus importantes que les difficultés à se déplacer. Pourtant, au lieu de concevoir des logements accessibles, la décision porte sur les déplacements. Cette décision révèle la puissance symbolique qu'ont encore les systèmes de transport dans l'esprit des élus. Une personne qui travaille quotidiennement à Nice ne rêve cependant probablement pas de travailler à Isola. Elle s'y installera néanmoins et bénéficiera du trajet à un euro par jour. Le tissu ainsi construit se compose en réalité de personnes qui bénéficient d'effets d'aubaine. Un grand nombre d'aubaines leur sont offertes. Les pouvoirs publics jouent le rôle du Père Noël. Je crois avoir lu hier dans *Le Parisien* que la région Languedoc-Roussillon se prépare à proposer un trajet en TER à un euro. Les TER transportent davantage encore de personnes. Pourquoi ne pas proposer également le caviar gratuit ?

#### **Clément-Noël DOUADY, Urbaniste**

J'ai travaillé sur le projet de Cergy-Pontoise. Il y a 50 ans, nous nous posions très exactement les mêmes questions que celles que nos orateurs ont posées aujourd'hui. Nous y avons répondu par le schéma directeur, qui prévoyait des villes nouvelles et un changement de structures des réseaux de transports en commun. J'ai donc participé à la création des villes nouvelles. Je considère qu'elles ont été menées avec pusillanimité. Progressivement, le projet initial s'est évanoui. S'agissant de la structure des réseaux, les villes nouvelles devaient être reliées entre elles par deux tangentielles Nord-Sud et deux tangentielles Est-Ouest. L'idée était de restructurer le réseau. La RATP et la SNCF n'ont pas répondu à cet objectif structurant mais à la demande radiale. Je m'interroge par conséquent sur le pouvoir de la pensée urbanistique. La politique gouvernementale et des sociétés nationales se sont en effet révélées incapables de mener leurs objectifs. Pour ma



part, je suis « vacciné » contre la pensée de l'urbanisme général. Je me demande s'il n'est pas nécessaire d'étudier davantage la logique intrinsèque du système indépendamment des idées d'urbanistes et des volontés du gouvernement pour trouver des modes d'action appropriés.

### **Jean-Pierre ORFEUIL**

Vos propos vont dans le sens de l'intervention de Marc Weil, à savoir l'idée que les schémas rencontrent les pires difficultés à résister au contexte économique. Dans le panorama que vous décrivez, il y a l'idée qu'il existe une autonomie au moins partielle des grands opérateurs de réseau, qui ont longtemps privilégié les radiales au détriment des rocares. Vos propos sont en réalité un plaidoyer pour que les régulations moins spécifiques, plus générales, fonctionnent.

### **David MANGIN**

J'ai le sentiment que votre intervention contient deux aspects. Le premier d'entre eux relève d'un certain scepticisme sur les grands plans ou les grands projets, notamment dans la région parisienne. Vous y ajoutez la question de la façon dont il est possible d'orienter l'économie par rapport à ces grands plans. Je constate pour ma part qu'au 20<sup>ème</sup> siècle et encore aujourd'hui, les grands plans ont été et continuent d'être réalisés dans leur majorité. Pour le reste, je ne suis pas un spécialiste de fiscalité.

### **Ariella MASBOUNGI**

Les idées pour lesquelles tu te bats depuis si longtemps sont-elles reprises ?

### **David MANGIN**

Nous avançons un certain nombre d'idées. Je prendrai deux exemples, la question des tramways qui pénètrent dans les centres commerciaux et la question de la densification des pavillons. Ces idées sont à l'ordre du jour depuis 15 ou 20 ans. À une époque, elles ont beaucoup fait rire. Aujourd'hui, l'idée des tramways dans les centres commerciaux est favorisée pour des raisons évidemment économiques. Pour notre part, nous menons des travaux idéologiques ou scientifiques. Je suis plutôt intuitif, idéologique et conceptuel. A un moment, d'autres modèles économiques deviennent possibles et rentables. C'est pourquoi nos idées sont reprises.

Il en va de même pour la densification des pavillons. Aujourd'hui, les pouvoirs publics trouvent d'excellentes raisons d'appliquer une politique qu'ils dénigraient hier.

### **Hervé DUPONT, CGEDD**

Je souhaite revenir sur le cas de Cergy-Pontoise. Il s'agit d'un bon exemple du paradoxe présenté puisque le taux d'emploi y est de 1 (Cergy-Pontoise accueille autant d'actifs que d'emplois), tandis que 60 % des actifs travaillent sur place. Il est extrêmement difficile d'aller plus loin compte tenu du marché de l'emploi global de la métropole. Les Anglais ont construit des villes nouvelles dix ans avant nous. Ils obligeaient les personnes qui s'y installaient à travailler sur place. Le taux d'emploi est aujourd'hui de 60 % du fait des divorces, des mutations, etc.

Je souhaite également revenir sur la question des aménités. Il a été démontré précédemment qu'à certains moments, il n'est pas possible de se contenter d'une évolution progressive du tissu, mais que des sauts qualitatifs sont nécessaires, en particulier en matière d'aménités. L'exposé sur le triangle de Gonesse et sur le Grand Roissy l'a montré. Je rappelle que la zone de Roissy représente 160 000 emplois et 5 000 emplois nouveaux par an. Il s'agit donc d'une zone d'emplois considérable mais souffrant de difficultés d'accès à l'emploi pour des personnes proches. Un des enjeux consiste à constituer des pôles d'aménités dans ce système. Selon moi, le triangle de Gonesse doit assumer ce rôle. Si nous continuons, comme aujourd'hui à Roissy, à étendre le territoire, le système perdurera, avec ses immenses zones industrielles, ses immenses



parcours en voiture et l'absence de cette compacité pourtant nécessaire pour restructurer la banlieue.

**Bernard DUHEM, ancien secrétaire permanent du PREDIT**

Un point m'apparaît aujourd'hui, la tension qui existe entre la vision macro et la vision micro de l'épaisseur, des tissus, etc. La première conclusion du travail de Jean-Pierre Orfeuill est la suivante : 70 % des personnes sont bien positionnées. Le résultat est surprenant. Nous pourrions affirmer, du point de vue macro, que le système est un succès. L'aspect qualitatif vient cependant nuancer ce raisonnement, avec les zones exclues, les marges, l'épaisseur des tissus. Nous parlons de l'aspect qualitatif quotidien. En revanche, l'aspect quantitatif et la vision macro ne sont pas remis en cause.

**Ariella MASBOUNGI**

Avant de clore la séance, je souhaite ajouter un point. Je pense que les rencontres entre des mondes différents sont précieuses. Les matinées du CGEDD ont précisément pour objectif de faire se rencontrer des professionnalités différentes. Nous démontrons en l'occurrence que les professionnels venant d'horizons différents parviennent à s'intéresser à d'autres domaines. La maîtrise d'ouvrage et le politique ne suivent pas nécessairement ce mouvement. Nous verrons s'ils savent s'emparer de ces idées pour modifier un certain nombre d'orientations, notamment en matière de fiscalité pour favoriser une ville plus cohérente.

